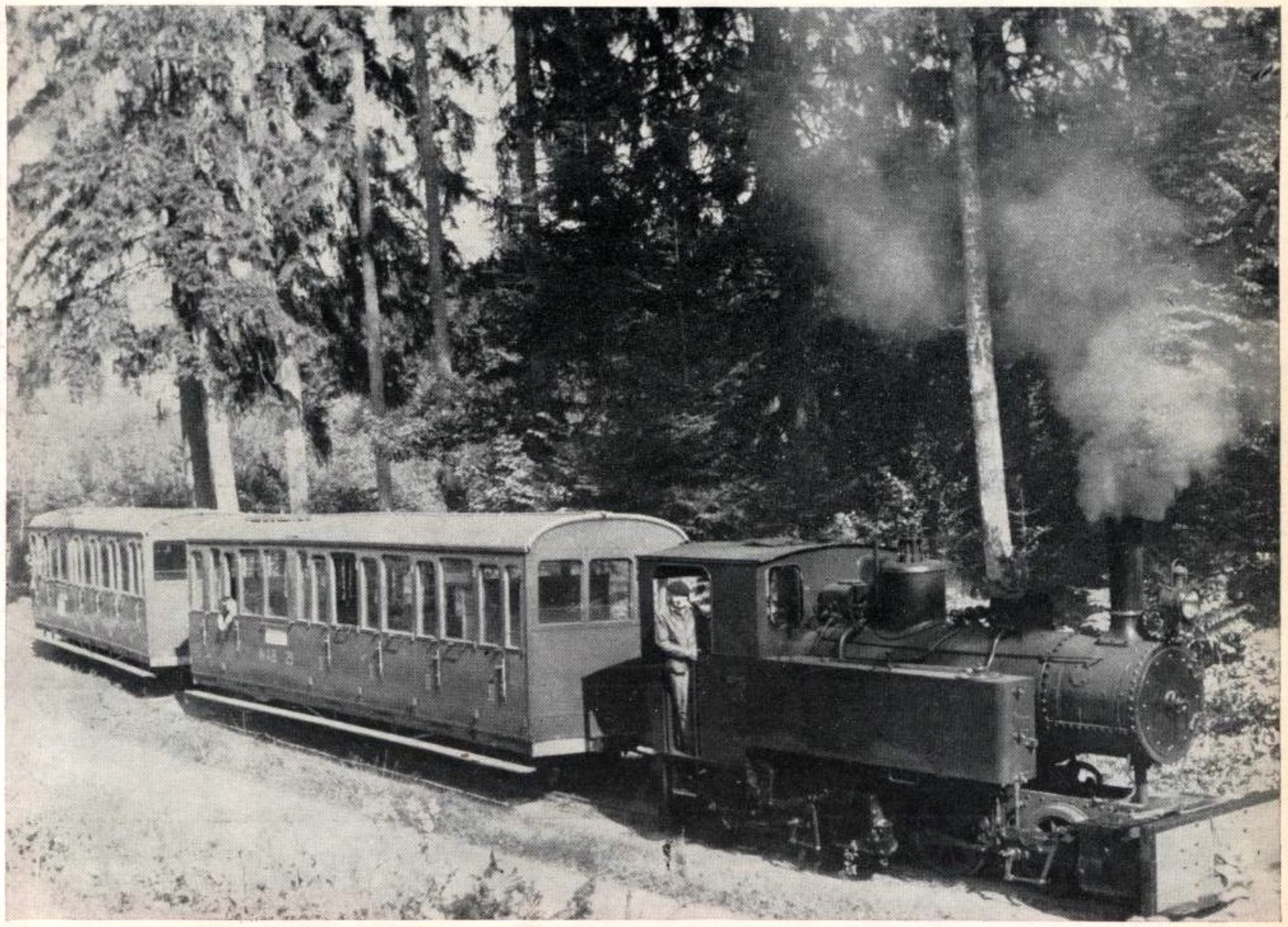
Loco revue

Mai '70

N° 306

voir sommaire page 229

La revue des modélistes et amateurs de chemins de fer



Le chemin de fer forestier d'Abreschwiller

Un nouvel attelage automatique HO

SNCF : Les 3-141.C ont vécu

Model shopping : le Pola-maxi

FRANCE 4,50 F
ÉTRANGER 5,00 F

Loco-Revue N° 306 - Mai 1970 - 32e année

Loco revue

N° 306
Mai 70
33e année

LA PREMIERE REVUE FRANÇAISE DES MODELISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur et Rédacteur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	Page
Le chemin de fer forestier d'Abreschwiller	230
Greenvalley and Dryhill RR, réseau en N (1/160)	235
Un nouvel attelage automatique pour le HO	238
Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques (fin)	242
Catalogue des modèles réduits ferroviaires français à l'échelle HO : VB (suite)	245
Le plan du mois : fourgon à bagages, à essieux, Dkai	249
Revue des revues	250
Retour sur le BATH	252
Informations	255
Le parc moteur SNCF : les 3-141. C ont vécu	256
Le voyage T.E.F. à Thouars	258
Model shopping : le Pola-maxi	259
A travers les clubs	264

Dans notre prochain numéro :
(Sommaire provisoire)

Le Vivarais : la plus belle ligne musée d'Europe. — Construction de signaux à l'échelle HO. — Electrification du réseau : schémas électriques complets avec block automatique, et commande centralisée : a) solution classique, b) solution électronique. — Le pont tournant Arnold Rapido et sa commande. — La 030.030 du Vivarais vue par le modéliste.

NOTRE COUVERTURE

Locomotive Mallet - Heilbronn 020 + 020 et voitures du Wengeralpbahn, sur le chemin de fer forestier d'Abreschwiller.

Document ACFFA.

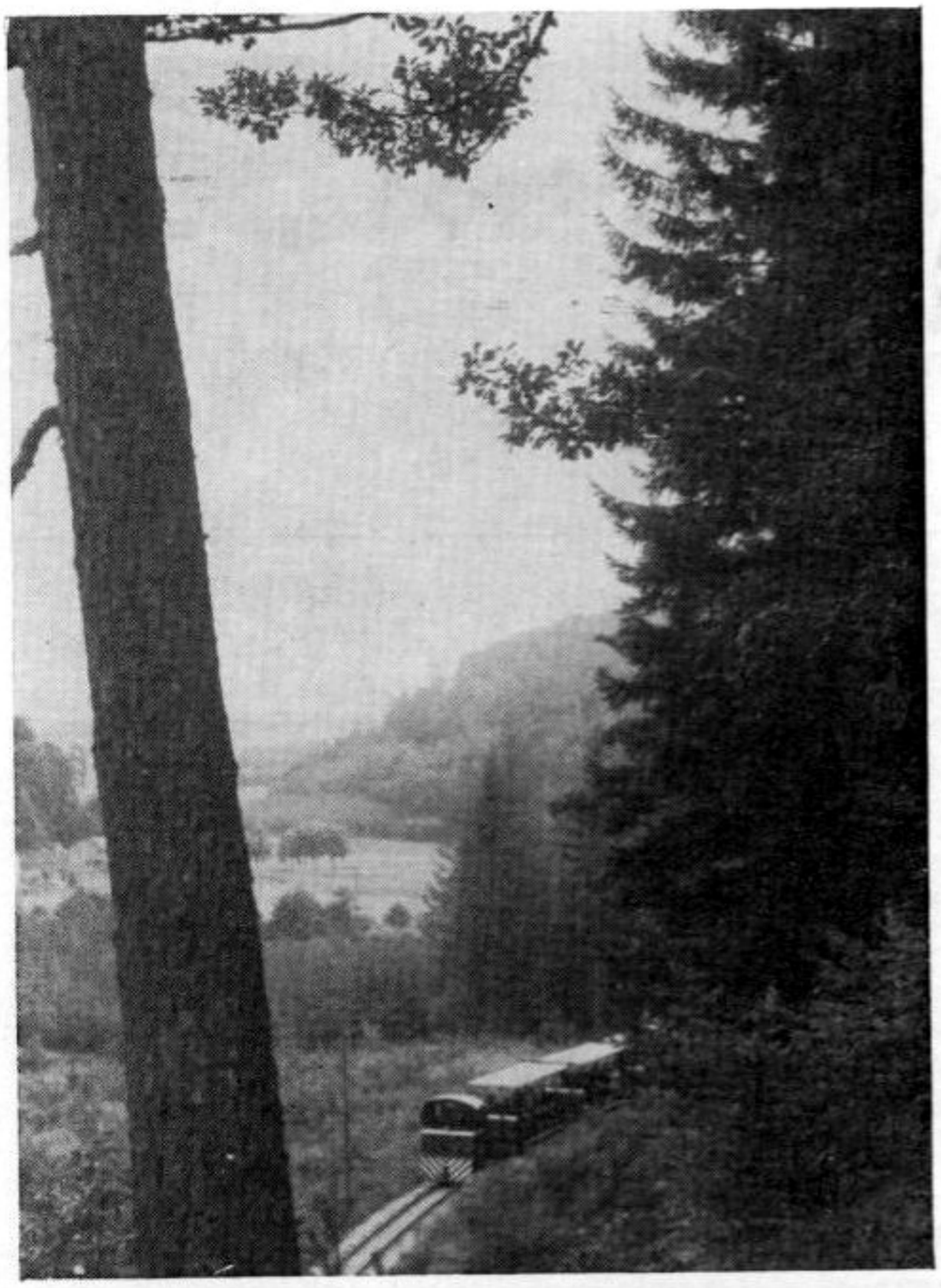
CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 1,20 F. en timbres poste. l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Editions LOCO-REVUE, Boite postale 9 - 56 AURAY
Tél. : 65 AURAY
R. C. Lorient 66 A 182 - C. C. P. France : 2061-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles,
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août)
FRANCE : 45,00 F — Etranger 50,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 2,00 F.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPÉCIALISÉS, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHES : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.



Document ACFFA

La vallée de la Sarre

Le chemin de fer forestier d'Abreschwiller

d'après texte original de **Julien PERNIN,** et documents D. SACRÉ & A.C.F.F.A.

A l'occasion du concours Loco-Revue **1968, M. Julien Pernin, de Nancy, nous avait fait parvenir un reportage sur le chemin de fer forestier d'Abreschwiller. L'approche de l'été et de nouveaux documents communiqués par M. B. Sacré, retraité SNCF et mécanicien sur le CF d'Abreschwiller, nous incitent à revenir sur ce petit train fort sympathique*. Les amateurs se doivent de ne pas oublier qu'il existe en France quelques circuits touristiques ferroviaires que seule une importante fréquentation par les "vacanciers" peut sauver de la démolition. Une poignée de "bonnes volontés" se bat pour que vive le chemin de fer d'Abreschwiller, installé dans une contrée splendide, et il ne faut pas que ces passionnés luttent en vain : votre itinéraire de vacances vers l'Est passera donc par Abreschwiller...**

NOTA. — **Les indications postérieures à 1968 nous ont été aimablement communiquées par l'Association du chemin de fer forestier d'Abreschwiller (ACFFA).**

« J'exprime toute ma vive reconnaissance au conseil d'administration du chemin de fer forestier d'Abreschwiller qui m'a permis, par son appui documentaire, technique et administratif, de présenter un reportage qui, j'ose l'espérer, sera digne de cette belle vallée. »

J. P.

Cadre touristique

Dans une région verdoyante, à dix-huit kilomètres de Sarrebourg, sur la lisière des grandes forêts de la Sarre dominées par le massif du Donon, Abreschwiller présente aux touristes épris de pittoresque son charmant petit chemin de fer forestier.

Laissons-lui la voie...

"C'est le 1er juin 1968 que je fais mes premiers tours de roues à but touristique et je tiens, avec mon modeste circuit, à entrer dans la compétition organisée par **Loco-Revue** et me mesurer dans cette lutte toute pacifique avec mes amis les secondaires.

A cent mètres de la gare SNCF, mon aînée, je prends le départ pour musarder à travers la vallée dans un site enchanteur vers le hameau de "Grand-Soldat", patrie du romancier Alexandre Chatrian (1826-1890).

Que de jolis points de vue durant ces cinq kilomètres parcourus dans la vallée de la Sarre rouge, longeant tour à tour les grandes forêts domaniales au passage de la "Basse-Frentz", côtoyant la route de Lettenbach, admirant dans le "Kisythal" le parc à animaux où évoluent en toute liberté cerfs et chevreuils. Afin de satisfaire tout mon petit monde, une courte halte laisse aux visiteurs le temps d'apprécier ce merveilleux coin champêtre.

---

* Présenté dans le numéro 144 de **Loco-Revue** en septembre 1955 (numéro épuisé).

Situation géographique du chemin de fer forestier d'Abreschwiller par rapport aux villes principales voisines.

Echelle : 1/1000 000.

D'un joyeux coup de sifflet, je repars vers la scierie du Romelstein, non sans avoir traversé auparavant une départementale, sifflant et grinçant, manifestant d'une façon bruyante et toute sympathique ma présence aux nombreux automobilistes qui, très gentiment, me font des signes amicaux.

Je retrouve le calme reposant au passage de la vallée de Grand-Soldat, aux abords de laquelle s'élève une maison de repos qui, par cette belle journée ensoleillée, invite grands et petits loin du bruit et des fumées des villes.

Très fier et très admiré, j'arrive au terminus, laissant aux touristes la joie de contempler le paysage vosgien qui s'offre devant eux, ainsi que la maison natale d'Alexandre Chatrian."

Historique

Le réseau du chemin de fer forestier d'Abreschwiller, encore partiellement exploité, a été construit à l'écartement 0,70 m par l'administration allemande des Eaux et Forêts, à partir de 1892. Il servait alors à transporter les bois abattus dans les grandes forêts de la Sarre jusqu'aux scieries établies dans les vallées.

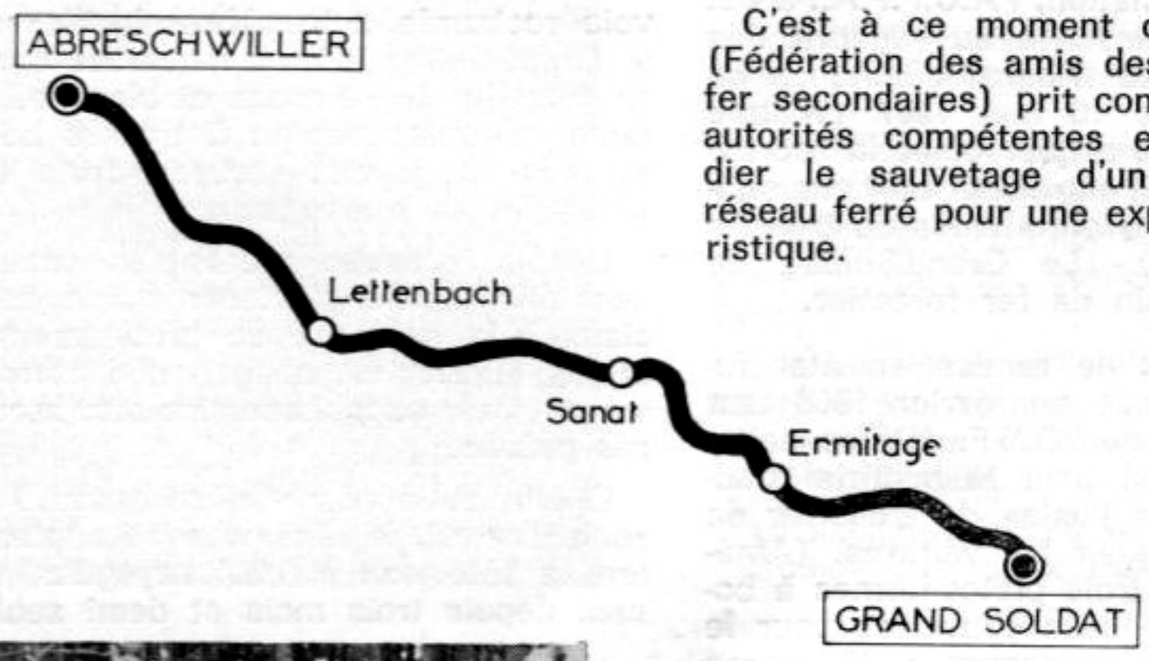
Repris ensuite, après la première guerre mondiale, par l'administration des Eaux et Forêts française, qui l'a exploité jusqu'au 31 décembre 1966, le réseau se composait essentiellement de deux lignes suivant en tronc commun, depuis la gare SNCF d'Abreschwiller, la vallée de la Sarre rouge jusqu'à la scierie du Romelstein et se dirigeant alors, l'une par le hameau de Grand-Soldat, le col du Breschpunkt dans la vallée de la Zorn jaune, l'autre vers la pente nord du Donon par la vallée supérieure de la Sarre rouge, le long de la départementale 44.

Ces deux lignes totalisaient 35 kilomètres, mais l'ensemble du réseau, avec ses nombreux embranchements, atteignait 80 kilomètres.

Chaque jour, sur chacune des deux lignes, un train ramenait dans la vallée 50 tonnes de résineux. Le trafic annuel atteignait 30 000 mètres cubes. Les dimanches d'été, des trains touristiques permettaient de remarquables excursions à travers la forêt vosgienne.

Hélas ! ce caractère pittoresque ne suffisait pas à assurer l'avenir du chemin de fer et, dès 1963, l'administration des Eaux et Forêts envisagea sa suppression et la création d'un bon réseau de routes forestières !

C'est à ce moment que la FACS (Fédération des amis des chemins de fer secondaires) prit contact avec les autorités compétentes en vue d'étudier le sauvetage d'un tronçon du réseau ferré pour une exploitation touristique.



Tracé schématique du chemin de fer touristique exploité actuellement.

Document CFA

Un passé fait de charme et de poésie. La 030 T Decauville en tête d'un convoi de grumes.

Des sorties continuèrent alors à être organisées par le Syndicat d'initiative d'Abreschwiller, en collaboration avec les Eaux et Forêts.

L'affluence, pendant ces quelques années fut satisfaisante, mais seulement en rapport avec le mode d'exploitation (peu rentable : souvent un seul train par dimanche sur le parcours difficile et trop long Abreschwiller - Col du Breschpunkt) et une publicité assez discrète.

En 1966, le chemin de fer forestier était condamné irrévocablement...

C'est alors que fut créée l'Association du Chemin de Fer Forestier d'Abreschwiller, groupant la Fédération des Amis des Chemins de Fer Secon-

Une invitation fort sympathique à laquelle il nous semble difficile de résister.

Document ACFFA

daires, le Syndicat d'Initiative, le Club Vosgien et les Amis du Rail de Strasbourg.

Cette association, l'A.C.F.F.A., à but non lucratif, inscrite au registre des associations au tribunal d'instance de Strasbourg, le 10 mai 1967 (volume XXVIII, n° 40), a pour objet la reprise du matériel, l'entretien et l'exploitation à des fins touristiques du tronçon Abreschwiller - Le Grand-Soldat, de l'ancien chemin de fer forestier.

Les travaux de remise en état furent commencés en février 1968 tant dans l'atelier de l'O.N.F. (Office national des forêts) pour le matériel traction, que dans l'usine du trésorier de l'Association pour les voitures. (Aménagement de trois plates-formes à bogies en baladeuses couvertes pour le transport des voyageurs : 40 places par voiture.)

Parallèlement fut entreprise la réfection complète des 6 kilomètres de voie abandonnée depuis deux ans, par quelques membres de l'Association pendant les week-ends, des collectivités de jeunes et, pour les travaux spéciaux, d'une équipe d'ouvriers de l'ancien chemin de fer forestier.

Quatre ou cinq membres de l'Association vinrent notamment, presque tous les week-ends, depuis janvier 1968 jusqu'à la fin mai, pour effectuer le désherbage de la voie et le montage des sièges sur les baladeuses (menuiserie, ferronnerie, peinture).

Une circulaire adressée en janvier à environ 60 adhérents, leur demandant de consacrer un week-end à la cause du petit train a obtenu... 2 réponses !

Les travaux, cependant, touchèrent à leur fin, provisoire bien sûr, et tout fut prêt pour le premier départ touristique qui fut fixé le 1er juin 1968.

A nouveau dans la belle vallée de la Sarre rouge, sur les 5 kilomètres de voie restaurée entre Abreschwiller et le Grand-Soldat, on vit musarder dans sa nouvelle livrée rouge et blanche, la rame rajeunie, menant à travers bois et prés de joyeux groupes épris de nature et de romantisme.

Depuis, presque toutes les semaines, ont circulé plusieurs trains spéciaux à la demande de groupements, et les dimanches, obligation d'intercaler un train supplémentaire aux horaires prévus.

Quelle belle récompense pour l'Association qui, le dimanche 15 septembre, a fêté son 10 000e voyageur, et ceci depuis trois mois et demi seulement d'exploitation (12 000 voyageurs pendant les quatre mois de la saison).

Il est vrai que, du fait de l'absence presque totale d'amateurs pour les travaux, l'exploitation, l'entretien et le fonctionnement du réseau reposent presque exclusivement sur le personnel salarié de l'O.N.F. payé par l'Association.

Voies et exploitation

La voie de 0,70 m d'écartement, posée par tronçons de 9 mètres, est en rail de 22 kg jusqu'à la scierie du Romelstein ; ensuite, et jusqu'au terminus de Grand-Soldat, elle est en rail de 12 kg au mètre.

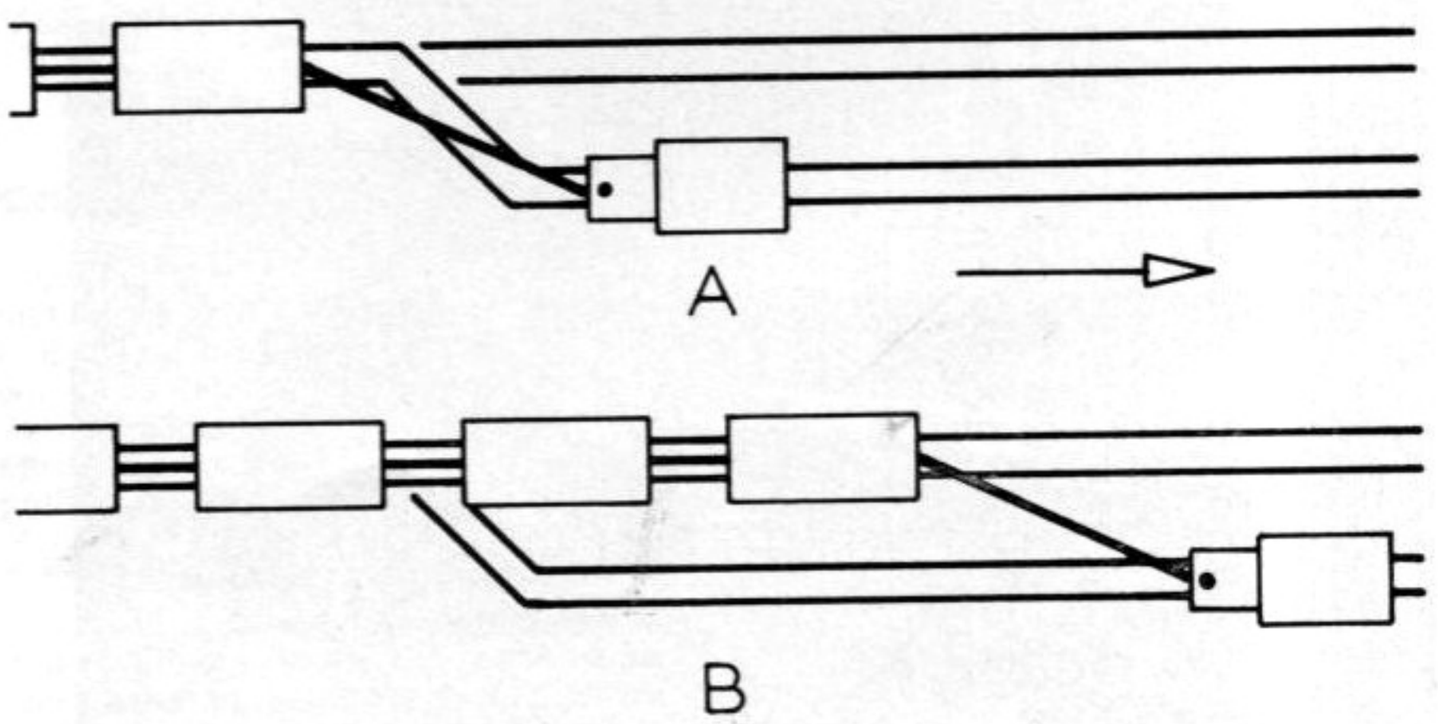
Les rampes varient de 10 à 30 ‰, avec des courbes allant de 20 à 30 m de rayon.

Le trajet aller et retour s'effectue en 1 h 30 avec arrêt d'une demi-heure au terminus, ce qui permet aux touristes de goûter les joies de la forêt toute proche.

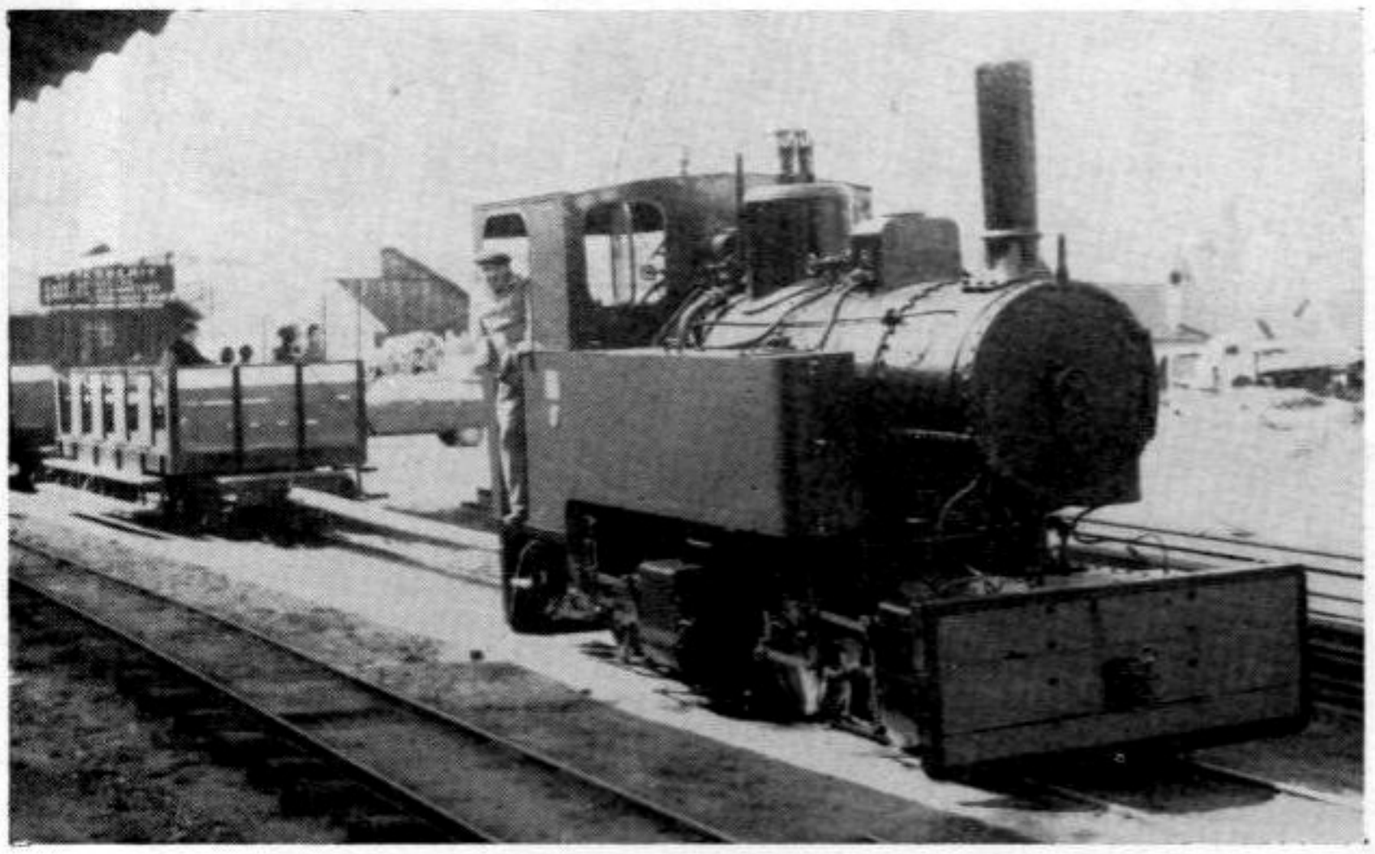
Le retour en "pousse" jusqu'à la scierie du Romelstein n'offre aucune difficulté et, sur l'embranchement de cette dernière s'effectue la manœuvre du locotracteur qui revient en "tire" jusqu'à son point de départ.

Le principe consiste, à la suite de différentes manœuvres de l'aiguilleur, et par le truchement d'un attelage spécial à barre "longue", à amener le locotracteur sur la voie parallèle à celle destinée aux voitures. Il est facile ensuite, quand ces dernières sont à quai, d'enlever l'attelage pour que le locotracteur puisse se replacer en tête du convoi.

Il y a lieu de remarquer que l'attelage remorquant les baladeuses a été confectionné à partir d'un tronc de sapin d'un diamètre de 15 cm environ et d'une longueur de 4 à 5 mètres supportant à chaque extrémité une

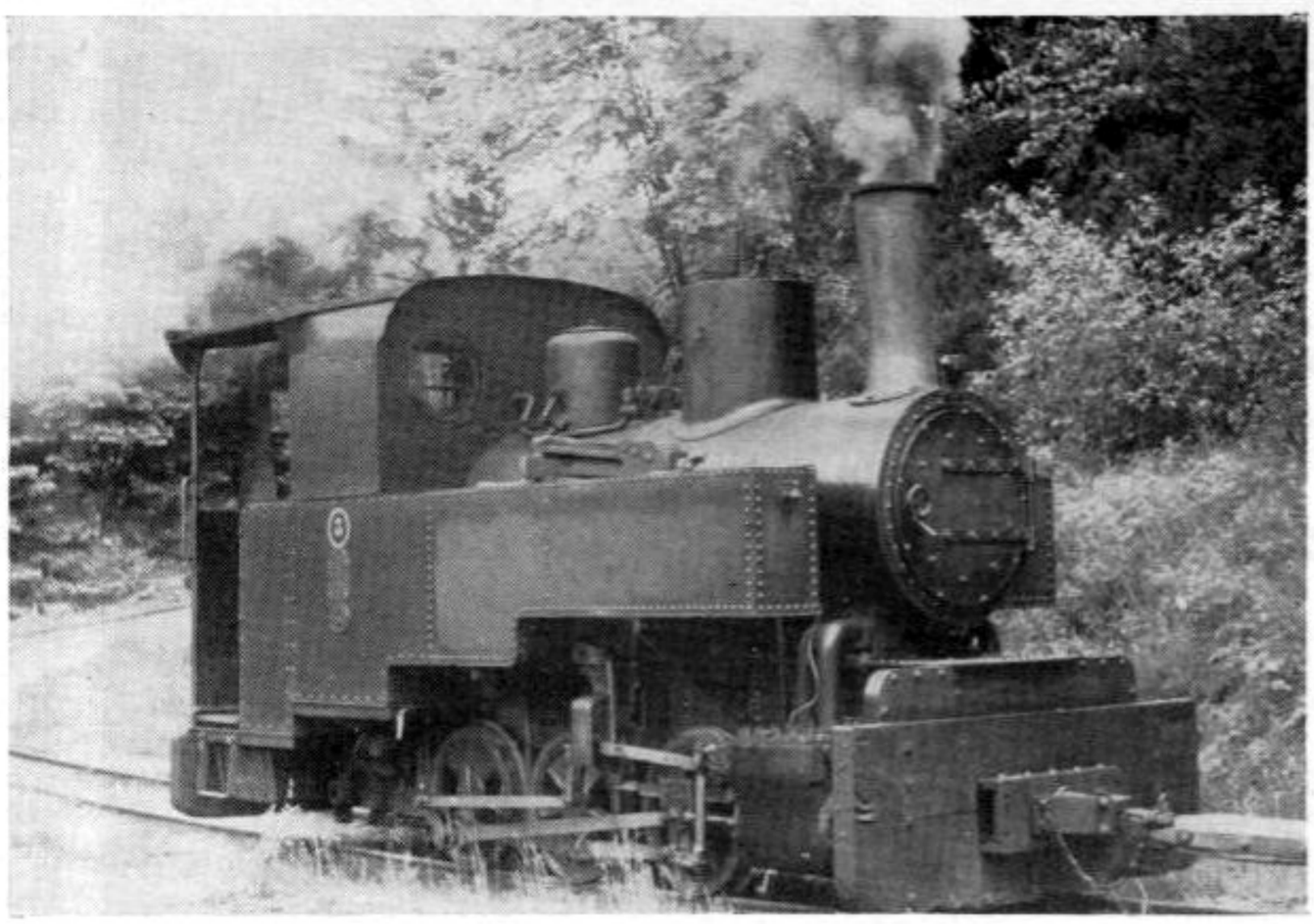


La manœuvre de remise en tête sur l'embranchement de la scierie du Romelstein. En A, l'aiguille est en position déviée et le locotracteur passe sur la voie parallèle ; en B, après manœuvre de l'aiguille sous la longue barre d'attelage, l'ensemble avance jusqu'au dégagement de l'appareil de voie. Le tracteur peut alors revenir en tête.



— Mallet-Heilbronn 020 + 020 en tête d'une rame touristique (mécanicien Monsieur D. Sacré).

— Decauville 030 T (cliché Geiger).



sorte d'œillet en fer venant s'encastrer sur le crochet de la première voiture.

Matériel roulant

Le matériel roulant comportait en 1965 :

— 2 locomotives à vapeur (020 + 020 Mallet et 030 T Decauville).

— 1 locotracteur diesel 030 de 100 ch à transmission hydraulique, origine : Société de constructions ferroviaires et navales de l'Ouest, Les Sables-d'Olonne (CO.FER.NA).

— 1 draisine Renault.

— 4 wagons à bogies (ancien chemin de fer militaire du Donon, 1914).

— de nombreux trucks pour le transport du bois.

— fourgons.

— 1 voiture "Salon" à glaces.

Etaient en état de marche en 1968 :

— le locotracteur diesel (vitesse 20 km/h).

— 4 voitures à bogies remises en état et pouvant recevoir 40 personnes chacune (140 à 160 places offertes par convoi) ; poids à vide environ : 3 500 kg, freins à vis sur wagons (longueur 7 m).

Hangars, remises et annexes

Reçoivent : locotracteur diesel, Mallet-Heilbronn, Decauville, draisines Hotchkiss et Renault, baladeuses garées sous quai couvert.

Un atelier appelé "La Forge" pour remise en état de tout ce matériel complète le parc.

Année 1969

Les excellents résultats de la première saison nécessitèrent le renforcement du parc. L'hiver 1968-1969 vit la réalisation des travaux suivants :

— Revision complète, retubage et passage aux Mines de la locomotive Mallet 020 + 020 Heilbronn.

— Revision de la draisine Renault.

— Restauration de la voiture à glaces.

— Création au terminus d'une plateforme avec tiroir de rebroussement.

L'A.C.F.F.A. achète également deux voitures de la Wengeralpbahn en Suisse.

L'inauguration officielle par M. le Ministre des Armées (annulée en 1968 par suite des événements) eut lieu le 20 avril 1969.

La saison 1969, où la circulation simultanée des deux trains fut néces-

Une rame touristique au terminus de Grand Soldat — Document ACFFA

saire tous les dimanches, vit la fréquentation doubler pour dépasser 25 000 voyageurs le 14 octobre !

Perspectives d'avenir

Pour la saison 1970 doit être mise en service la locomotive Decauville 030, ainsi que deux nouvelles baladeuses à construire. De nouveaux locaux ont été loués pour abriter le matériel et créer un petit musée.

Quatre trucks à bois ainsi que le fourgon de l'ancien chemin de fer forestier seraient conservés et restaurés pour pouvoir recréer un train de bois « historique ». L'A.C.F.F.A. essaie parallèlement de sauver de la ferraille la locomotive Mallet-Henschel à voie normale du chemin de fer d'Arricourt-Blamart-Cirey.

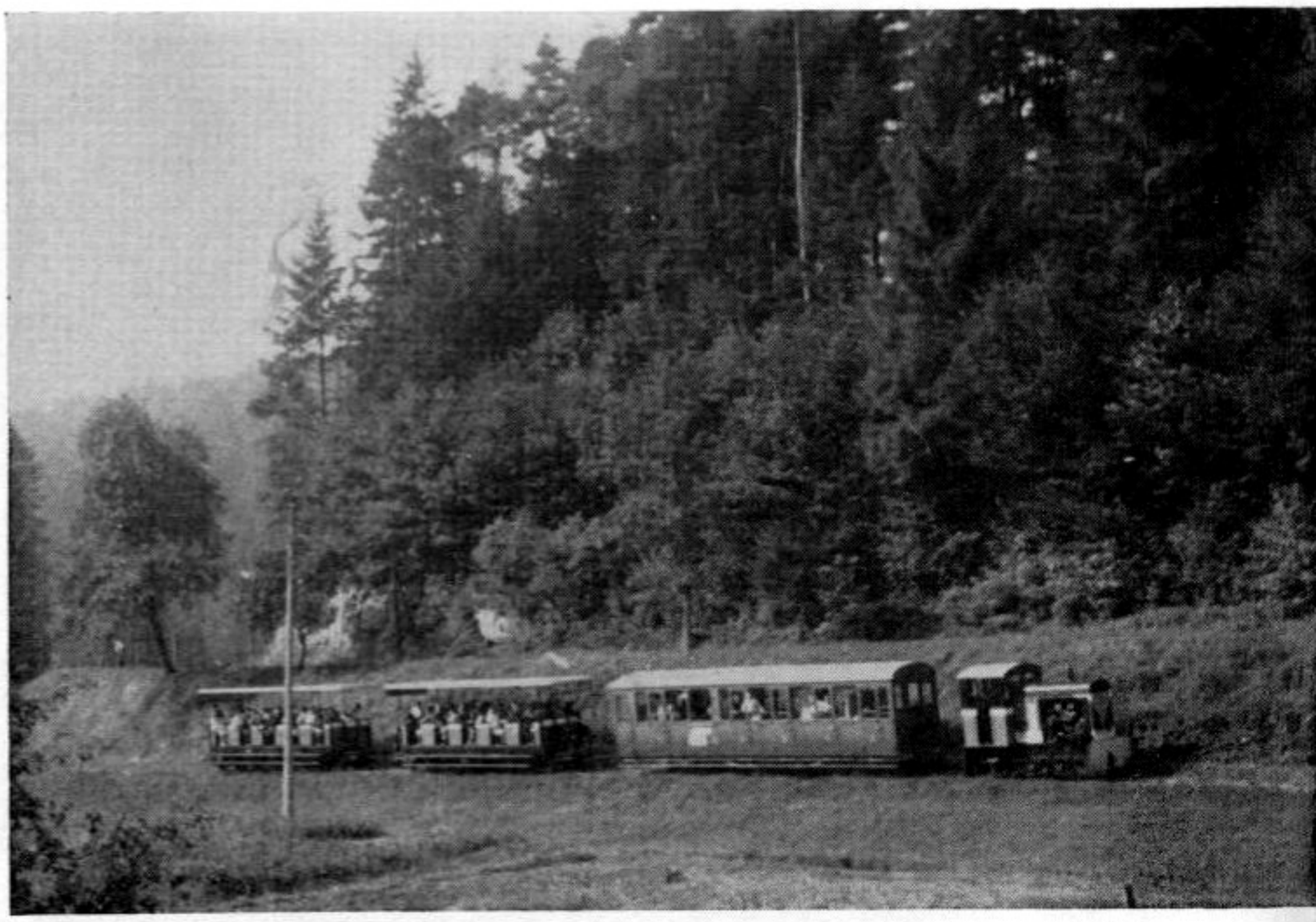
La saison 1970 débutera fin avril. Les trains circuleront comme les saisons précédentes, les week-ends et jours fériés de fin avril à début octobre selon l'horaire suivant :

Samedi : départ 15 h.

Dimanche et fêtes : départ 10 h 30 et de 14 h à 17 h (toutes les 30 minutes environ).

Mercredi (juillet-août) : départ 15 h.

Un essai de circulation quotidienne sera peut-être tenté en juillet. Durée du trajet aller-retour : de 1 h à 1 h 30.



En route vers Grand Soldat... Document ACFFA

Trains spéciaux pour sociétés.

Accès par rail : Abreschwiller est le terminus d'une ligne à voie normale encore ouverte au trafic voyageurs, partant de Sarrebourg (arrêt des trains express Paris-Strasbourg).

3 - 7 août 1970 : congrès MOROP à Copenhague

Le XVII[e] congrès de l'Union européenne de modélisme ferroviaire se déroulera à Copenhague du 3 au 7 août, suivant le programme ci-après :

Lundi 3 août

Séances du comité directeur et du comité technique avec déjeuner en commun. Réunion de Ferpress.

Mardi, 4 août

Séances du comité directeur et du comité technique.

Visite de la gare centrale de Copenhague.

Ouverture du Congrès MOROP et présentation de films et de diapositives ferroviaires.

Mercredi, 5 août

Excursion toute la journée à Fionie-Jutland : Copenhague-Korsør-Nyborg-Odense-Lillebælt-Fredericia et retour. A Korsør visite aux ferry-boats de Storebælt. A Odense visite du Musée du chemin de fer, du poste central de commande centralisée de la ligne de Fredericia à Nyborg et au Club de modélisme ferroviaire.

A Lillebælt, déjeuner avec vue sur le vieux et le nouveau pont et ensuite promenade en bateau à Fredericia.

A Fredericia visite du dépôt de locomotives où se trouvent les dernières locomotives à vapeur des DSB.

Pendant le retour Fredericia-Copenhague dîner sur le ferry-boat.

Jeudi 6 août

Visite du dépôt de métro à Tastrup. Visite à Faxe Ladplads par train remorqué par une locomotive DSB de 70 ans, série K (maintenant appartenant au Dansk Jernbane-Klub). Entre Stubberup et Faxe Ladplads, le train est attelé à une locomotive à vapeur à voie étroite appartenant à Faxe Kalkbrud.

Visites aux clubs de modélisme à Copenhague, à l'établissement école des DSB à Lyngby et au Musée du chemin de fer.

Vendredi 7 août

Excursion à Elseneur-Musée de la technique-Hillerød-Copenhague.

A Elseneur visite aux ferry-boats à Hälsingborg et visite à Kronborg. Au Musée de la technique, on peut voir un chemin de fer en miniature de 170 mètres carrés en écartement O.

De Elseneur à Hillerød : train à vapeur ancien. De Hillerød à Copenhague : métro. Banquet.

A l'occasion du voyage aller à Copenhague ou retour par Rødby-Puttgarten, il y a la possibilité d'emprunter le train de musée du Dansk Jernbane-Klub entre Maribo et Bandholm.

Les frais de participation pour toutes les manifestations sont d'environ 250 couronnes danoises y compris tous les frais de voyage et les déjeuners et dîners, boissons comprises, des 5 et 7 août.

Les chambres coûtent de 55-100 à 110-150 couronnes danoises pour chambre à un lit ou à deux lits avec salle de bain ; la taxe "moms" (TVA), le service et le petit déjeuner sont inclus. Sans salle de bain le prix est un peu moins élevé.

Délai d'inscription : 20 juin 1970.

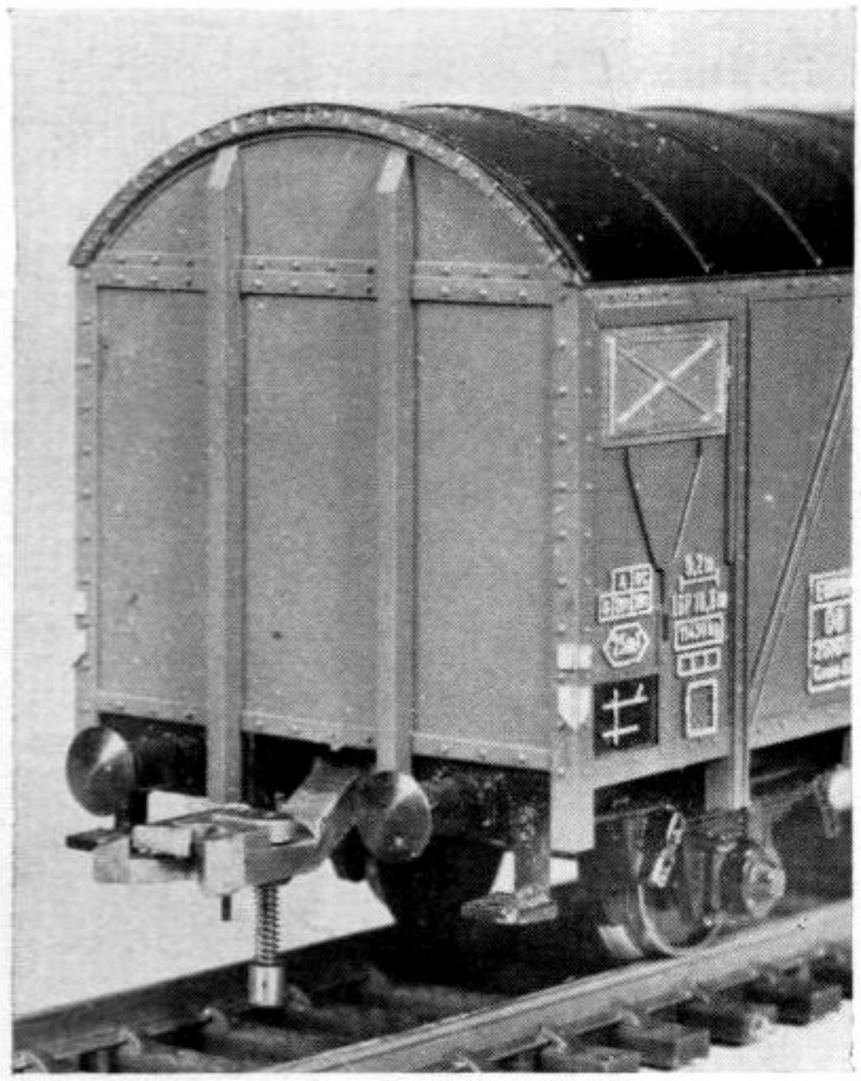
Prière d'adresser toutes demandes à :

Dansk Modeljernbane Union, Hr. E. Beyer, Bremensgade 25, DK 2300, København S, Danemark.

Si le programme définitif, qui doit nous parvenir prochainement, présentait des différences notables, nous en ferions part à nos lecteurs dans le numéro 307.

ERRATUM. — Dans notre numéro 300, lors du compte rendu du congrès 1969, nous avons attribué par erreur la présidence de la fédération danoise à M. James Steffensen, habitué des congrès MOROP et membre d'honneur de la fédération depuis 1960. Le président actuel de la fédération danoise est M. Kaj. Juul-Pedersen à qui nous adressons nos plus vives excuses pour cette involontaire confusion.

UN NOUVEL ATTELAGE AUTOMATIQUE FRANÇAIS POUR LE HO



Cliché Loco-Revue

Par ce titre de dernière heure, tombé de façon opportune pour clore, non sans suspense, notre reportage des nouveautés 1970, nous annoncions la présentation d'un nouvel attelage automatique pour le HO.

Cet attelage, le Fox, vient de nous être présenté par son créateur et les essais que nous avons eu tout loisir d'effectuer, nous ont convaincus de son efficacité.

Etant donné l'intérêt, pour tous les modélistes, de la sortie rapide sur le marché d'un attelage capable enfin de répondre aux exigences d'un cahier des charges sévère, nous vous présentons aussitôt à notre tour le prototype de cet attelage Fox.

Son créateur, comme nous-mêmes, sommes vivement intéressés par vos remarques, suggestions et encouragements et répondrons à tout courrier traitant de cette question.

Pièce capitale pour l'exploitation pratique et rationnelle des chemins de fer, l'attelage automatique est un vieux problème, tant d'ailleurs en ce qui concerne les chemins de fer réels que miniatures !

Dans le domaine qui nous intéresse, il va sans dire que si l'on pouvait réunir en un dossier unique toutes les études réalisées à ce jour sur l'attelage automatique, son volume serait sans aucun doute surprenant ! Que dire aussi à propos de la normalisation sur le plan du modélisme ferroviaire européen, d'un attelage automatique capable de satisfaire toutes les exigences et de convenir à tous, sinon qu'il s'agit là d'un problème particulièrement épineux pour le comité technique du Morop !

Eu égard à la diversité des systèmes existant de longue date, qui caractérisent les marques actuelles et sont plus ou moins compatibles, malgré certaines concessions réciproques, la seule solution possible pour en sortir est d'homologuer un système totalement différent. Encore faut-il que ce système existe et reçoive l'approbation des responsables.

En Amérique, un attelage automatique, réaliste et d'un fonctionnement impeccable, existe : le Kadee, qui a fait l'objet d'un article, « L'attelage automatique à l'actualité », dans **Loco-Revue** n° 219 (1962). Il s'agit d'un excellent attelage, cependant difficile à adapter au matériel européen à l'échelle, et qui, d'autre part, ne permet pas un accouplement rigide comme il est spécifié dans le cahier des charges concernant l'attelage réel UIC.

En Europe, la firme allemande Piko (RDA) a créé en 1967 un attelage original d'une conception excellente, que nous avons longuement testé et présenté en détails dans **Loco-Revue** n° 284 (1968). Du type à boucle et le plus élaboré dans le genre, cet attelage d'aspect réaliste qui rappelle l'attelage classique réel à crochet, a l'avantage d'être compatible avec certains attelages existant. C'est un attelage automatique idéal pour le matériel de type ancien.

Son principe, en effet, le rend difficilement adaptable sur du matériel voyageurs à soufflets et l'adoption imminente par ailleurs de l'attelage UIC par les chemins de fer réels, fait que l'attelage I Piko perdra d'ici quelques années son caractère réaliste pour le matériel de type moderne.

Ces considérations et aussi le fait que les tests entrepris actuellement par les clubs officiels ne soient pas terminés, font que l'homologation de cet attelage par le Morop n'est pas encore décidée.

L'attelage annoncé par notre titre, et désigné actuellement sous l'appellation FOX, retiendra-t-il, pour sa part, tous les suffrages et apportera-t-il enfin la solution tant attendue ?

Nous le souhaitons vivement et félicitons d'ores et déjà son créateur, M. P. Terrier, élève diplômé de l'Ecole nationale d'horlogerie de Cluse et mo-

déliste de surcroît, qui semble vouloir tout mettre en œuvre pour le succès de cet attelage.

L'attelage automatique FOX

Fruit d'une patiente élaboration (deux ans de cogitation !), le FOX est inspiré des solutions ayant abouti à l'attelage automatique réel et laisse, par ailleurs, apparaître un certain lien de parenté avec la formule retenue par le commandant Eynaud, modéliste confirmé, pour son projet d'attelage à mâchoires.

L'attelage Eynaud avait également inspiré à l'époque (1966) une étude à notre collaborateur, M. Yves Mercier, et, détail intéressant, la solution que nous avait communiquée notre collaborateur voici trois ans, s'avère proche en tant que principe, à celle à laquelle aboutissent aujourd'hui les travaux de M. Terrier. Les résultats similaires donc, de ces études pourtant totalement étrangères l'une à l'autre, semblent prouver déjà le bien-fondé du principe retenu.

Description et essais

L'attelage Fox est du type à mâchoires, il assure, après verrouillage, un accouplement rigide dans le plan horizontal. Un jeu de fonctionnement de 3/10 de millimètre, lui permet d'absorber les inégalités de la voie par coulissement selon un plan vertical.

Son front d'attaque évoque l'attelage réel UIC, mais ici les crochets sont mobiles et assurent eux-mêmes attelage et verrouillage.

Aucun mouvement de pièces mobiles lors des opérations de dételage ou prédételage, ne s'effectue au-dessus de l'axe définissant la hauteur de tamponnement, d'où compatibilité avec soufflets ou passerelles.

La largeur totale de deux têtes d'attelage accouplées est de 17 mm ; épaisseur : 3,7 millimètres.

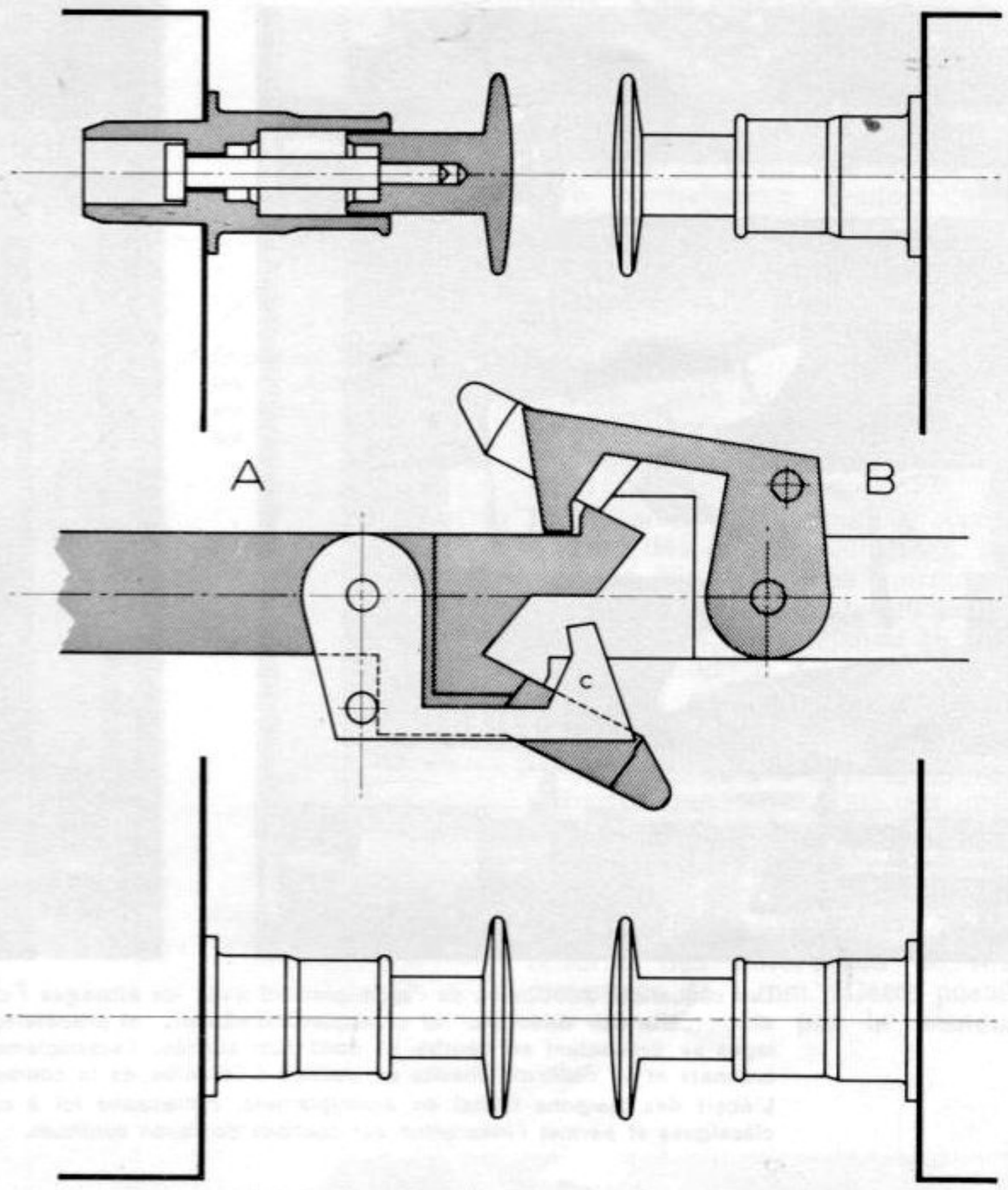
Les crochets sont mobiles, ainsi que le montre la figure donnée en marge, selon deux plans distincts :

a) un plan horizontal par pivotement autour de leur axe, pour l'attelage ;

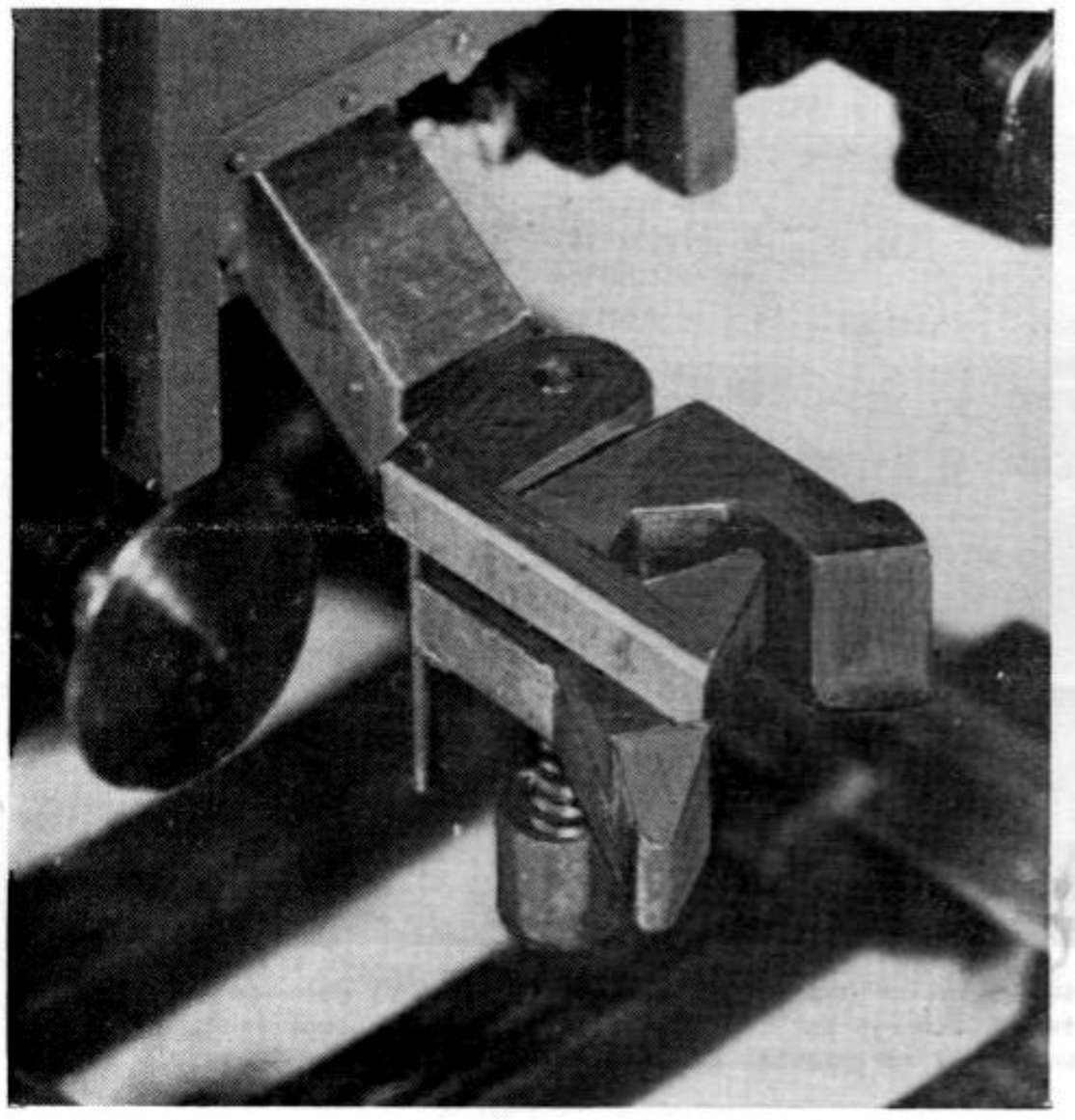
b) un plan vertical par coulissement de leur axe dans la tête de l'attelage, pour le dételage et pré-dételage.

Pour le dételage, les crochets levés par une rampe de dételage sur laquelle portent les prolongements de leur axe, se dégagent sans heurt des bossages sur lesquels ils étaient appuyés.

En position pré-dételage, lorsque le véhicule franchit en pousse la rampe de dételage, et ce n'est bien entendu que dans un tel cas que cette caractéristique est intéressante, les crochets,

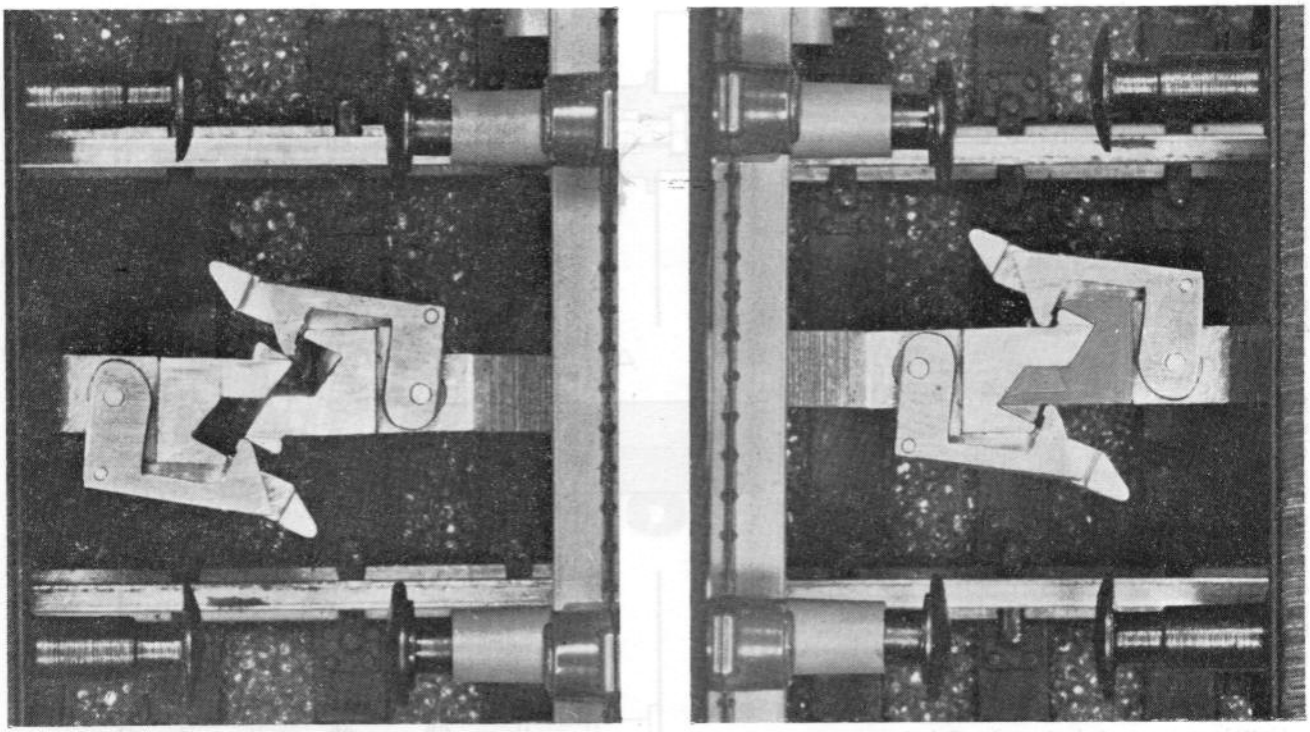


L'attelage Fox vu en plan : Les têtes d'attelage A et B sont "monobloc", seuls les crochets sont mobiles.
— Le crochet (C) de la tête d'attelage A est représenté en position "prédételage". Il est donc situé en position haute et repose sur la tête B.
— Le crochet de la tête B est quant à lui représenté en position normale d'accouplement.
On remarque sur le même dessin, la vue en coupe de l'un des tampons qui montre comment seront traitées les pièces dont la commercialisation est prévue parallèlement à celle de l'attelage.



La structure de l'attelage Fox est mécanique et fonctionnelle, mais peut-être serait-il possible de lui donner un aspect plus proche encore de l'attelage UIC ? Déjà l'auteur nous a promis d'inverser la diagonale du front d'accouplement afin de mieux rappeler l'attelage réel.

Cliché Loco-Revue



Les séquences principales de l'accouplement avec les attelages Fox.
a) approche des véhicules, b) accouplement réalisé, c) prédételage (page 241). Lorsque les attelages se présentent en courbe et donc non alignés, l'accouplement s'effectue par un seul des crochets et se confirme ensuite en traction à la sortie de la courbe.
L'écart des tampons (secs) en accouplement, correspond ici à celui obtenu avec des attelages classiques et permet l'inscription sur courbes de rayon minimum.

après avoir échappé à leur bossage respectif d'appui, retombent après franchissement de la rampe sur la tête d'attelage opposée sans pouvoir pour autant s'accrocher à nouveau.

Cette condition est permise par le fait que lors du dételage, les crochets soumis à l'action de leur ressort de rappel de pivotement, viennent se placer dans une position telle qu'ils engagent le décrochement du bossage qui leur était opposé et ne peuvent plus retomber que lorsque les têtes d'attelage se séparent l'une de l'autre.

C'est là une des caractéristiques fondamentales de cet attelage.

Entre autres avantages, citons encore :

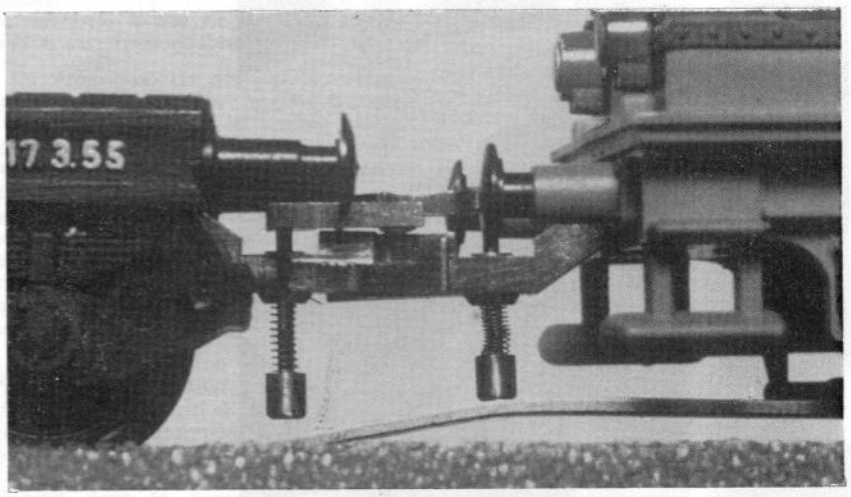
— La douceur extrême d'accouplement de l'attelage, autorisée par une conception mécanique judicieuse (les ressorts de rappel, entre autres, sont à double effet : rappel horizontal et vertical, et permettent de varier à volonté le degré d'armage des crochets).

— La sécurité de l'attelage en raison de son caractère auto-serrant. Le dessin judicieux des crochets fait en effet qu'une fois accrochés, ceux-ci se verrouillent sur leur bossage respectif (angle rentrant).

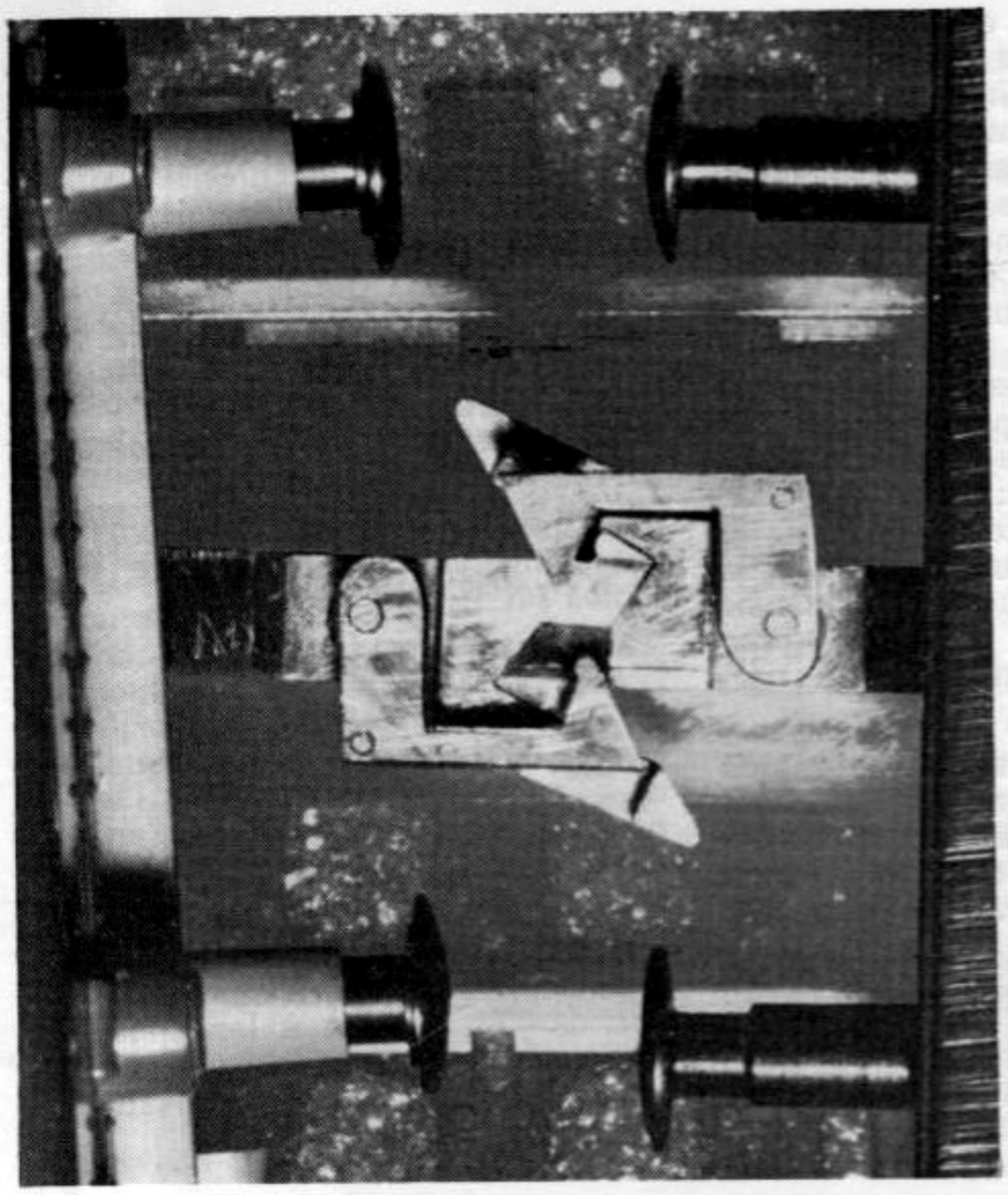
— La possibilité de retirer sans difficulté un véhicule attelé au milieu d'une rame de wagons : aucune pièce ne retenant l'ensemble dans le plan vertical.

— La faculté de pouvoir réaliser des attelages très courts, conformément à la réalité : attelage possible à tampons touchant sur une courbe de 1 mètre. (Des tampons à ressorts fonctionnels, de type unifié, seront proposés en complément à cet attelage.)

— Faculté également d'être utilisé simultanément comme liaison électrique intervéhicule. Aux dernières informations, cet attelage serait en effet réalisé en métal fritté. Entre autres avantages, cette caractéristique per-



Un véhicule poussé de droite vers la gauche quitte la rampe de dételage : les crochets soulevés au passage sur la rampe et rappelés par leurs ressorts respectifs, se ferment et ne peuvent plus retomber tant que les attelages restent en contact.



En position prédételage : les crochets reposent sur la tête d'attelage qui leur est opposée.

Clichés GIVET

mettrait de bénéficier d'une précision meilleure de fabrication (tolérance d'usinage inférieure au 1/100), d'une tenue assurée des crochets en cas d'effort important et d'une esthétique meilleure également (laiton bruni). La porosité spécifique du métal fritté permettrait en outre après imprégnation d'huile, d'obtenir une autolubrification permanente des articulations et surfaces de glissement.

— Enfin un prix de vente compétitif prévu aux environs de 5 francs la paire.

Ces caractéristiques sont effectivement de bon augure et les déductions qu'il était possible d'en tirer ont été confirmées par les essais que nous avons pu effectuer personnellement avec les prototypes. En alignement comme en courbe de petit rayon, la tenue de l'attelage est excellente.

Notre réseau d'essai était constitué d'un circuit extérieur ovale de 385 mm de rayon d'un côté, et 440 mm de l'autre, avec contre-courbe et petit saut de mouton, et d'un circuit intérieur décrivant de larges méandres avec des boucles opposées en contre-courbe de 325 mm de rayon (petit rayon Jouef).

La rame test étant composée d'une BB 67 000 Fleischmann, de deux wagons à deux essieux et d'un à bogies, tous équipés du nouvel attelage, et de 6 wagons classiques destinés à charger le train.

Le passage sur les deux circuits distincts du réseau volontairement "vicieux" s'est effectué de façon parfaite en traction.

Une tentative a été faite également de déverrouiller sur chaque attelage Fox un crochet sur deux (position prédételage) et toute la rame a été encore normalement tractée (essai à plat).

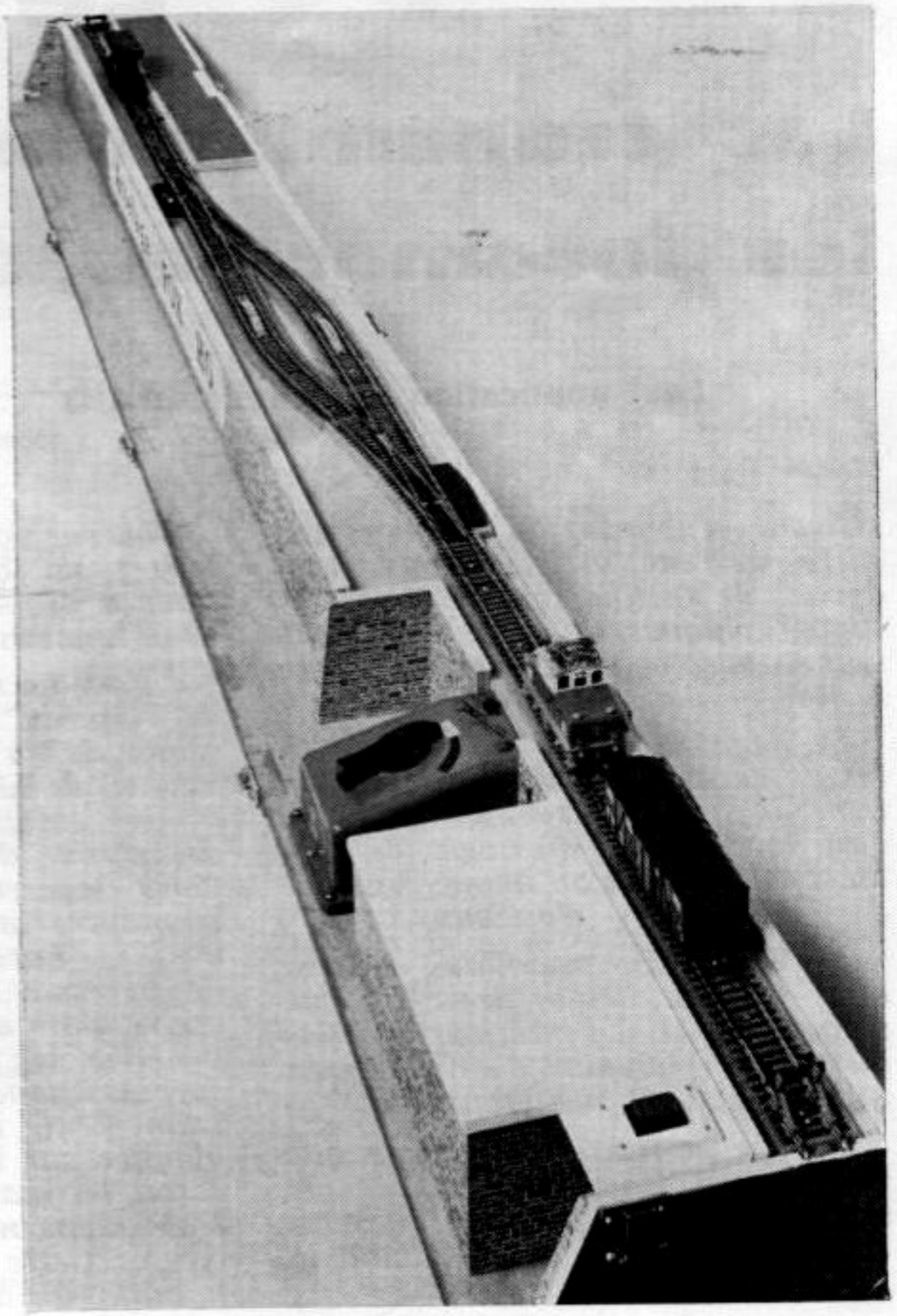
Pour les essais en pousse, les véhicules à attelage classique furent éliminés et les essais furent également concluants.

Nous avons eu en outre la surprise de constater que l'accouplement pouvait même être réalisé en rayon minimum de 325, l'accouplement s'effectuant par un crochet et se confirmant ensuite dès que les véhicules, en sortant de la courbe, se retrouvent en alignement. Il faut naturellement pour ce faire, que les attelages se trouvent bien positionnés en vis-à-vis, condition, bien entendu, qui ne peut être remplie en courbe que pour des véhicules de déportement identique.

Toutes les opérations en prédételage, wagon chargé ou véhicule isolé vide, se sont de même parfaitement déroulées.

Dans son état actuel, l'attelage Fox absorbe des différences de niveaux moyennes de 1 mm. (Cette possibilité est conditionnée par la hauteur du

Cliché GIVET



Vue générale du banc d'essai réalisé par M. Terrier pour le test de ses attelages. Le fonctionnement de l'ensemble est entièrement automatique, assuré par des rails de contact et un petit sélecteur pas à pas qui permet la réalisation des diverses séquences : attelage, dételage et dételage avec prédételage en refoulement.

front actif des crochets de laquelle il faut déduire la marge de sécurité de prise d'attelage.)

Aux essais, la tenue des attelages s'est avérée bonne, mais nous devions constater que lors du passage sur le saut de mouton du circuit extérieur, volontairement brutal, la moitié des crochets passaient en prédételage du fait du débattement important en hauteur des têtes d'attelage lors du franchissement du dos d'âne. (Débattement supérieur à la hauteur du front actif des crochets qui est de 2 mm sur les prototypes.)

C'est là naturellement une condition d'utilisation critique, mais il faut en tenir compte, car de telles cassures de voie ne sont pas rares sur des réseaux d'amateurs et il faut considérer également une certaine marge de sécurité dans le positionnement en hauteur des attelages.

La hauteur des crochets sur l'attelage définitif est portée à 2,4 mm, mais cette valeur sera-t-elle suffisante ? Seuls des essais plus approfondis avec les pièces définitives effectués sur une large gamme de matériel permettront d'en juger.

Nous pensons pour notre part qu'il n'est pas nécessaire que les crochets se ferment au repos comme ils doivent le faire en position prédételage, mais engagent le front d'attelage juste ce qu'il faut pour assurer l'accouplement avec un jeu de 2 à 3/10. Ainsi en cas de glissement important des têtes d'attelage dans un plan vertical, d'une valeur supérieure à la hauteur active des crochets, ceux-ci ne bougent pas et la hauteur totale de la tête d'attelage est exploitable (3,7 millimètres). Une simple modification du dessin des crochets : adjonction d'un téton inférieur de retenue de 6/10 de hauteur évitant — par butée sur la tête d'attelage — que les crochets ne puissent se refermer davantage après l'accouplement, assurerait cette condition.

Après dételage, ces mêmes tétons de butée empêcheront les crochets de tomber au fond de leur encastrement, mais cela est sans importance vu leur faible hauteur.

Le principe du prédételage demeure, pour sa part, inchangé.

Cette remarque étant faite, nous sommes convaincus que la formule de l'attelage Fox est bonne, ses dimensions comme son positionnement ont fait l'objet d'une étude minutieuse (monté tel que le montre notre dessin, et sur un rayon minimum de 325 mm, les têtes affleurent les tampons sans les toucher) et sa conception parfaitement mécanique inspire par ailleurs grande confiance.

Actuellement, le principe de pivotement et rappel en alignement n'est pas encore définitif, mais nous pouvons assurer nos lecteurs qu'un système pratique de fixation standard est à l'étude.

Si tout va bien, les premières pièces définitives pourraient être disponibles fin 1970.

L'attelage Fox, à présent breveté France et étranger, sera présenté à la session du comité technique du Morop début mai, à Berne. Nous sommes impatients de connaître l'accueil qui lui aura été réservé et d'en faire l'écho dans un de nos prochains numéros.

Il nous reste à souhaiter de réussir à convaincre les fabricants de l'efficacité du Fox, comme à les engager à se pencher activement sur le problème critique de la normalisation de la fixation des attelages !

J. F.

Le courrier du O

Les transmissions de mouvement sur les locomotives électriques

par Ch. HAMANN

Leur application à l'échelle du 1/43

FIN (voir également numéros 295, 296, 297, 300, 301 et 303)

Avant d'aborder le dernier chapitre de cet article, nous nous devons de rectifier quelques erreurs typographiques qui se sont glissées — avec acharnement nous semble-t-il — dans le numéro 303.

1) Page 85, dans la colonne de texte, dernier paragraphe, dixième ligne, il faut lire : « ...installé dans l'axe longitudinal du bogie (fig. 26). Mais cela change au moment d'aborder les paliers d'essieux, car... »

2) Page 87, première colonne, dixième ligne, il faut lire : « ...d'entraînement et, à l'extérieur des flasques, les plateaux d'entraînement munis de deux manetons... »

3) Page 89, troisième colonne, quatrième ligne, il faut lire : « ...chaque bogie par deux appuis longitudinaux, situés dans l'axe longitudinal du bogie — entre les essieux... »

L'auteur voudrait, par ailleurs, apporter un complément d'informations à propos du montage de l'anneau dansant :

« Pour un montage plus commode de l'anneau dansant, on peut procéder de la façon suivante : au moyen de deux de ses biellettes, celui-ci est fixé sur la face interne de la roue dont les manetons sont alors légèrement rivetés, comme le montre la photo (fig. 29, p. 87, n° 303). Lors du montage définitif de la roue sur l'axe d'essieu, on arrive alors assez facilement à faire pénétrer les deux autres biellettes sur les manetons du plateau d'entraînement. La roue étant ensuite bloquée sur l'axe au moyen de son écrou, les manetons du plateau d'entraînement n'ont pas besoin d'être rivetés. Cette condition autorise, par la suite, un démontage facile. »

Système de la boite d'essieu à biellettes

Nous avons vu dans la première partie de cet article concernant les dispositifs réels, comment cette boîte, fixée au côté de bogie par deux biellettes, pouvait guider verticalement les mouvements de l'essieu, en utilisant à bon escient un des points morts du mouvement circulaire des biellettes. Autrement dit, les biellettes confèrent à la boîte une fixation semi-rigide tout en conditionnant son mouvement qui ne peut être qu'un mouvement vertical par rapport à ces biellettes.

Vouloir réaliser au 1/43 ce genre de fixation de boîte d'essieu me paraît un peu présomptueux, mais de timides essais m'ont déjà permis d'en entre-

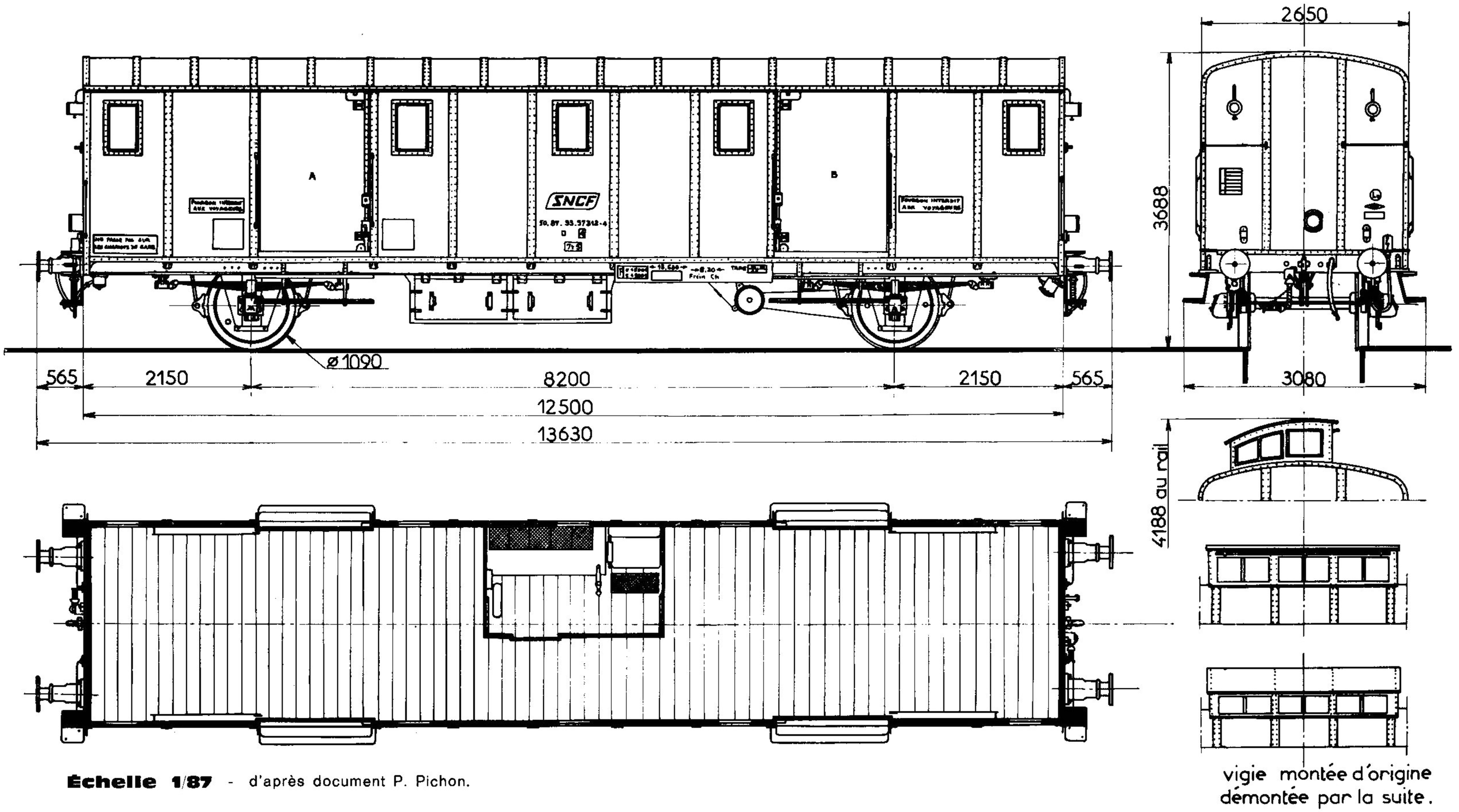
LE PLAN DU MOIS

Fourgon à bagages, à essieux, charge 8 t.

D Kai, ex-Dqm (OCEM 1930)

50.87 **93 57 288** à **401**

Région OUEST, S.-O. & S.-E.



vigie montée d'origine démontée par la suite.

Échelle 1/87 - d'après document P. Pichon.

Fiches documentaires, le matériel moteur et remorqué SNCF :

Sous un format réduit 245 × 154 mm, ces fiches qui comportent un historique succinct, une ou plusieurs photos, un diagramme et les caractéristiques du matériel considéré, vous permettent d'identifier sans erreur et mieux connaitre le matériel SNCF. Elles vous permettront également, en connaissance de la silhouette et des particularités de l'engin réel, de mieux apprécier vos modèles, d'en vérifier l'exactitude et éventuellement d'en améliorer les détails.

▶ *241 fiches documentaires Loco-Revue simples ou doubles sont actuellement à votre disposition. Nous vous en adresserons la liste contre timbres. Demandez les à votre fournisseur habituel, ou abonnez-vous (Publication trimestrielle, abonnement 48 fiches : 25 - F).*

Editions LOCO-REVUE - 56 AURAY.

Le parc moteur de la S. N. C. F.

Cliché Loco-Revue

Les [3] 141. C ont vécu

par J. LAVIE

La première Mikado de la série 141.001 à 141.250 mise en service par le réseau de l'Etat en 1921 a été réalisée d'après les plans de la 141.580 du PO, machine à deux cylindres et simple expansion datant de 1914, à laquelle avaient été apportés quelques légères modifications de détail.

Ces machines constituaient le type parfait de la locomotive mixte, capable de remorquer aussi bien un express de fort tonnage qu'un train de marchandises.

Elles assuraient même souvent la réserve des Pacific 500 et la plupart des express sur Argentan et Dreux étaient tractés par Mikado.

En 1938, elles furent numérotées [3] 141.B1 à 250.

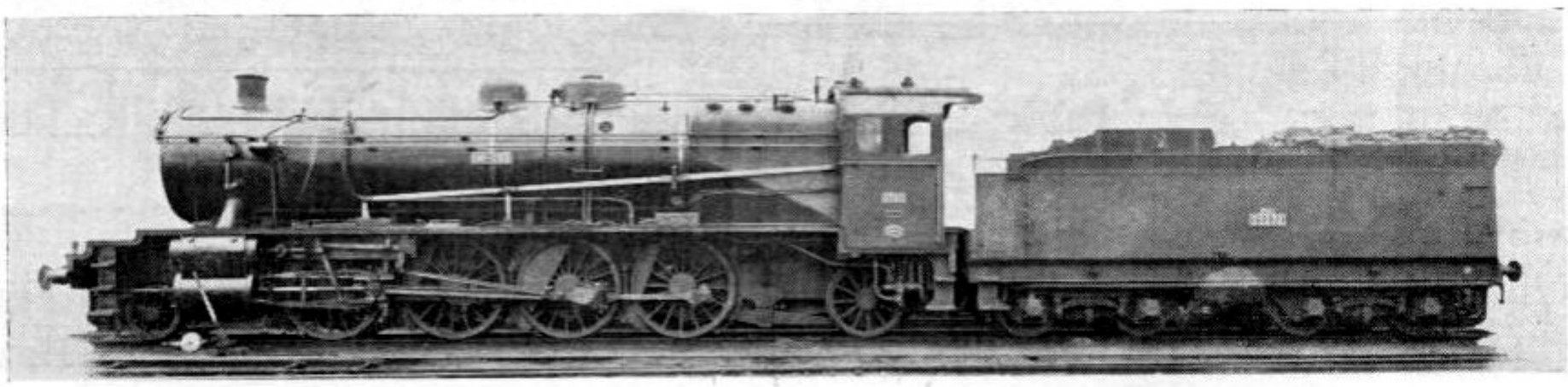
Dès 1932, la Compagnie de l'État, désireuse d'augmenter les performances de ces machines, avait décidé d'y apporter quelques perfectionnements : augmentation du timbre (de 12 à 14 Hpz), amélioration de la surchauffe, adaptation de l'échappement Kylchap 1 K/T avec large cheminée (et montage d'écrans pare-fumée identiques à ceux des 231 C), application de foyers en acier soudé, de graisseurs mécaniques et de réchauffeurs d'eau d'alimentation ACFI, Dabeg 120 F ou Worthington 2 Ax (pour certaines d'entre elles), renforcement du châssis permettant d'augmenter l'adhérence (de 66 à 69 tonnes).

L'échappement Lemaître a été essayé sur la 141.112, mais remplacé ensuite par le Kylchap.

Avec le nouveau timbre de 14 Hpz et l'échappement Kylchap, la puissance au crochet était de 1 700 ch environ à 70 km/h (environ 2 000 ch aux cylindres).

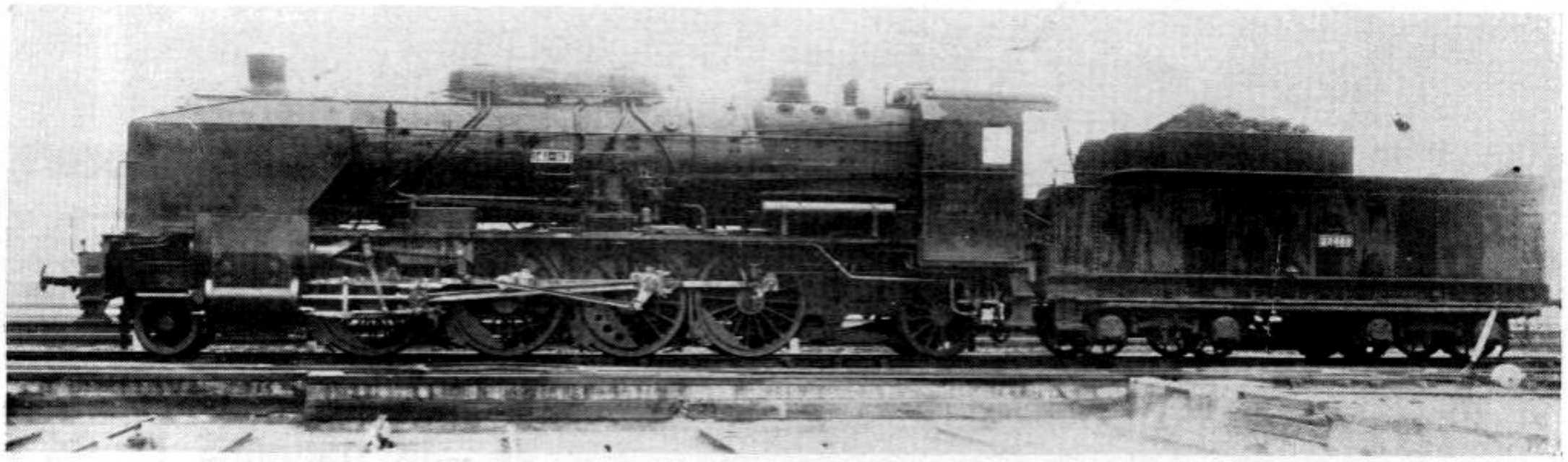
Les 141 furent renumérotées [3] 141.C1 à 250 après élévation du timbre à 14 Hpz.

En 1932, la 141.050 a reçu dans les ateliers de Sotteville un nouveau moteur muni d'une distribution par soupapes à phases indépendantes système Renaud.



Les 141-C à l'origine : ici, la 141-055 ETAT et tender 22 232.

Cliché Boldo Meloy



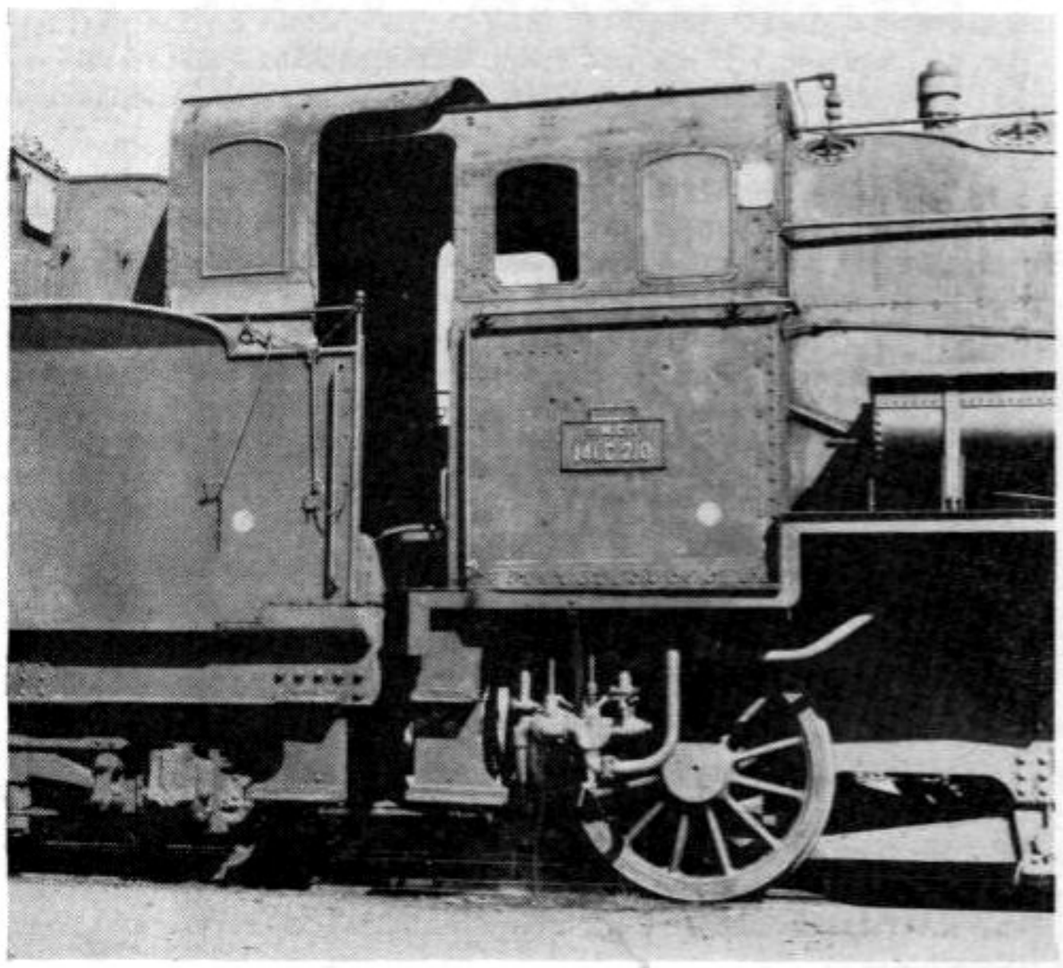
Document SNCF

C'est sur la 141-113 que furent réalisées les plus importantes transformations (voir texte ci-dessous).
On la reconnaît aisément à ses grands écrans pare-fumée et à ses sablières carénées avec le dôme de vapeur.

En 1938, la 141.C 136 a reçu une distribution par soupapes à cames rotatives, système Dabeg. Elle fut renumérotée [3] 141. D 136. Après essais, cette transformation ne fut pas étendue.

Mais la transformation la plus importante fut celle réalisée un peu plus tard sur la 141.C 113 aux ateliers de Sotteville-Quatre-Mares. Le mécanisme fut entièrement repensé et les améliorations qui lui furent apportées dépassent le cadre du présent article. Lors d'essais effectués au banc de Vitry, la 141 C 113 développa 2 800 ch au cran de 25 % à 100 km/h.

Expérimentalement, cette machine fut essayée à 120 km/h.



Cliché Le Guay

Pour l'utilisation en voie unique, certaines machines étaient accouplées à un tender muni d'une cabine.

Elle fut réimmatriculée 141.E 113 et était facilement reconnaissable à ses écrans pare-fumée de grande taille et à ses sablières réunies au dôme de vapeur dans le plus pur style « cercueil » du Nord (voir photo).

Trente machines devaient être ainsi améliorées, mais la SNCF ne donna pas suite à ce projet.

La 141.E 113, après avoir été affectée à Chartres et aux Batignolles, finit ses jours au dépôt du Mans.

A leur sortie d'usine, les 141.C 1 à 250 furent affectées aux dépôts de : Sotteville (20), Le Havre (10), Mantes (15), Caen (16), Evreux (15), Argentan (18), Sainte-Gauburge (3), Le Mans (25), Chartres (25), Dreux (15), Château-du-Loir (15), Rennes (23), Saint-Brieuc (13), Thouars (6) et Niort (26).

Au 1er janvier 1966, elles étaient réparties à Trappes, Mantes, Le Havre, Sotteville, Argentan, Mézidon, Le Mans, Rennes, Saint-Brieuc, Auray, Quimper, Nantes-Blottereau, Châteaubriant et Thouars.

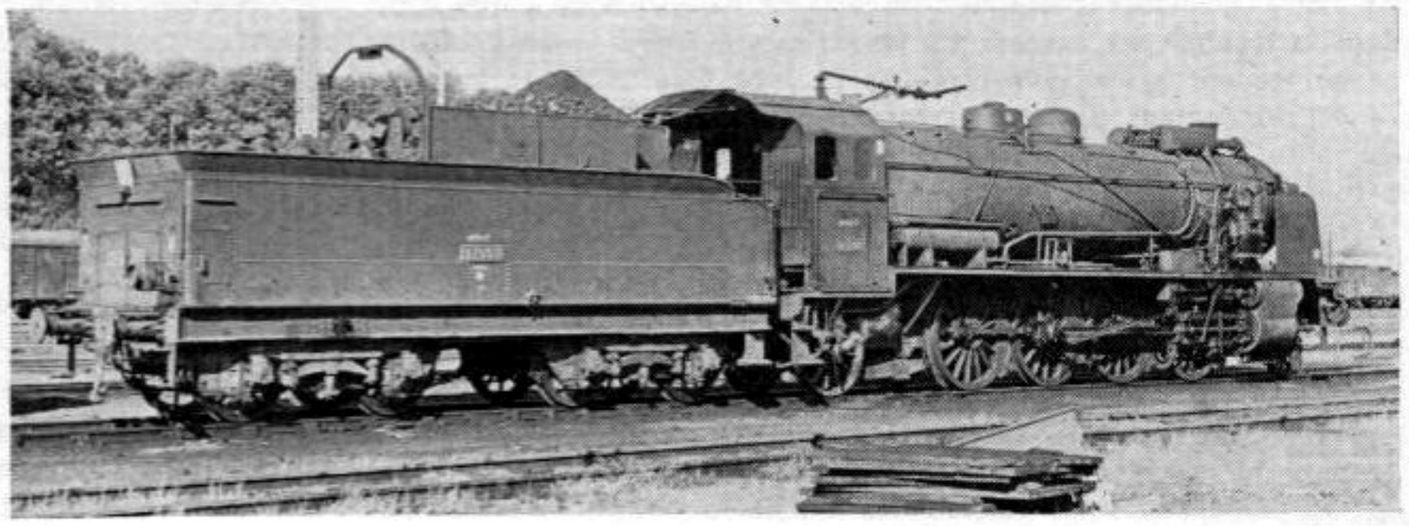
Elles étaient accouplées à des tenders type 22 B, identiques aux 22 C équipant les Pacific, mais dépourvus de la fameuse écope de prise d'eau en marche. Certains de ces tenders furent équipés d'une cabine (141.C 210) pour utilisation en voie unique tender en avant.

Le dépôt qui posséda les 6 dernières 141.C (131, 145, 181, 182, 184 et 210) fut celui de Nantes-Blottereau. Le 26 août 1969, la dernière d'entre elles rentrait (141.C 131) laissant la place aux 141.R qui prirent la relève sur les deux trains voyageurs assurés jusque-là par les 141.C (omnibus de semaine Nantes-Savenay-Le Croisic et Nantes-Redon-Saint-Nazaire).

Le 9 septembre 1969, la 141.C 182, qui servait alors de générateur de chauffage, était dirigée vers la démolition à Culoz, en compagnie de la 171. La 131, débiellée, prenait la succession pour le chauffage des cuves de mazout, bientôt remplacée par la 181. Une seule 141.C restait sous pression à Thouars pour les trains de travaux.

Sont actuellement garées froides, la 141.C 131 (débiellée) et les 141.C 145 et 184 (intactes). Reste chaude la 141.C 181 (débiellée) pour le chauffage des cuves.

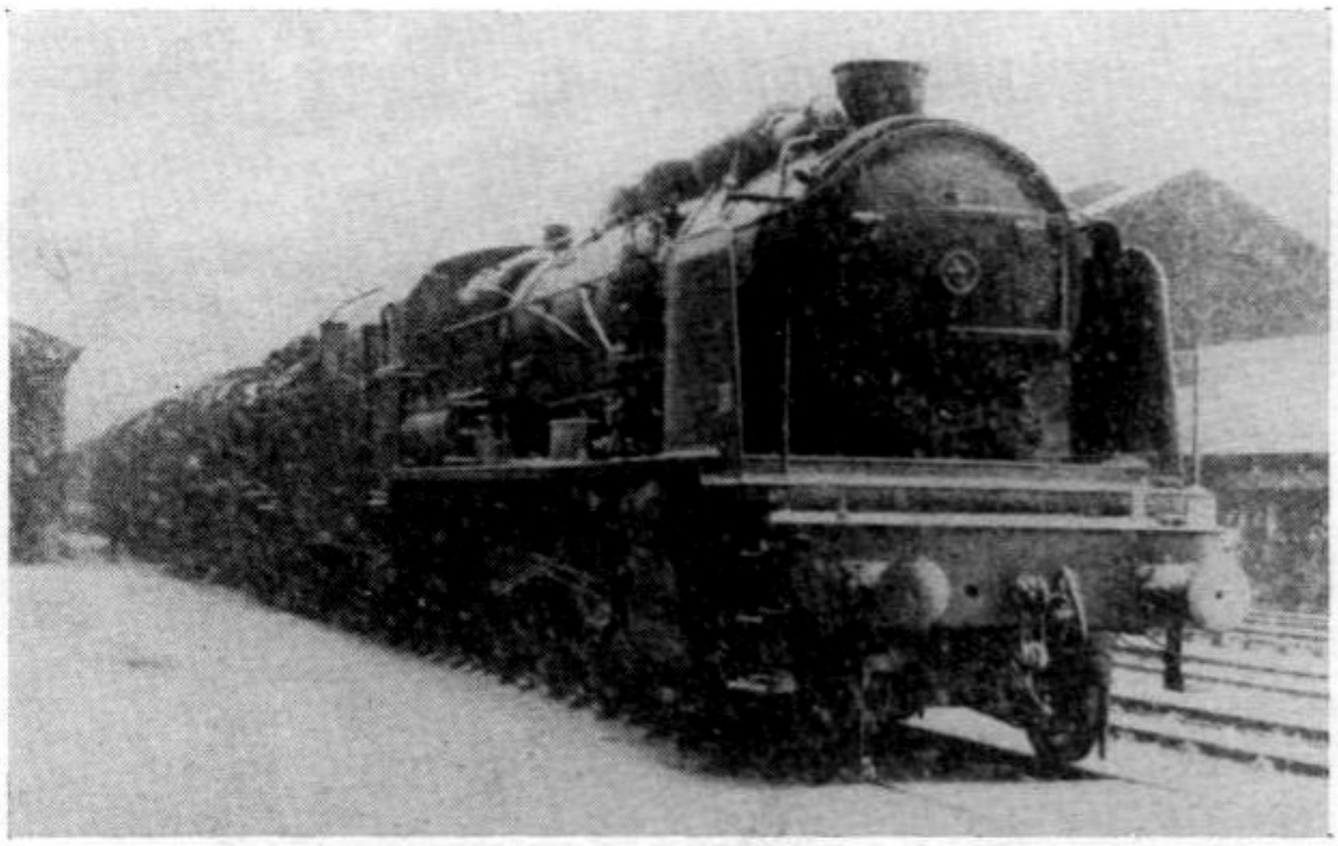
Adieu donc à cette grande figure de la traction vapeur sur la région Ouest. * ■



Ci-contre la 141-C 85 et tender 22 550 du dépôt d'Auray.

Cliché Loco-Revue

* Rappelons que **Loco-Revue** a publié dans les numéros 287, 288 et 290 un article consacré à la réalisation d'une 141 C Ouest, à partir d'un châssis Fleischmann.



...sur cette image enneigée, on se rend compte que le mauvais temps était effectivement au rendez-vous du 14 février.

Au dépôt de Thouars, rendez-vous avec les dernières " vapeur " et ...le mauvais temps !

par J. LAVIE

Ce voyage, organisé le 14 février 1970 par l'association « Tourisme et études ferroviaires » avait pour but de nous faire admirer, une dernière fois, les 141 R encore chaudes du dépôt de Thouars, la visite de ce dépôt, spécialisé, à l'heure actuelle à la réfection du matériel moteur destiné au musée de Mulhouse, et, enfin, la visite du dépôt de Tours-Saint-Pierre, riche de nombreux vestiges de la traction vapeur et des débuts de l'électrification PO et MIDI.

Parti à l'aube de la gare de Paris-Austerlitz, notre train échange à Tours la 2D2 5514 de Toulouse contre la diesel AIA-AIA 68076 de Limoges.

Durant ce trajet, les conversations vont bon train, d'autant plus que l'annonce de l'arrivée de nouvelles BB 63 000/64 000 au dépôt de Thouars crée un certain suspense ! Mais cette inquiétude est vaine, car notre arrivée en gare de Saumur est couronnée par les panaches de fumée d'une 141 R en tête d'un long train de gravier, auquel est incorporée notre voiture spéciale, une $B^{10}t$ A.N.F. Malheureusement le temps n'est pas de la partie, et la neige ne réjouit pas les photographes ! A Thouars, la visite du dépôt est quelque peu gâtée par une forte tempête de neige. Malgré la présence de BB 63 000 et 66 000, la vapeur reste encore présente avec quelques 141 R, les 517, 485 et 620, les 141 R du Mans et d'Auray et même de Mulhouse venues se faire « lever » ([1] 141 R 527), ainsi que de nombreuses machines garées froides. La 141 R 322, les [3] 141 C 124, 65, 230 et 141, la [3] 140 C 344 et son curieux tender double abri et la [3] 040 TA 112, ex-Batignolles, célèbre par sa reproduction en HO de Jouef ([3] 040 TA 112, version cabine ouverte). Sous la rotonde, nous découvrons la machine Forquenot, la Pacific PO 4546 et la [3] 141 TD 740 ex A.L., remises à neuf pour le musée de Mulhouse.

Mentionnons que la [3] 141 TD 740 sera réimmatriculée selon son numéro SNCF d'origine, c'est-à-dire [1] 141 TC 740 *.

Puis nous reprenons le chemin de Saumur où la composition de notre train est modifiée ; la $B^{10}t$ est incorporée à un R.O. dont la traction est assurée par deux locomotives à vapeur 141 R, ce qui constitua l'événement de la journée. Les amateurs les prirent littéralement d'assaut, armés d'appareils photos, de magnétophones ou de caméras, étourdissant de questions les deux sympathiques équipes de conduite et regardant une dernière fois le spectacle fascinant du foyer.

La 141. R 678 de Thouars est en tête et la seconde machine est la 141. R 791 du Mans à chauffe au fuel qui doit être rapatriée.

A 15 h 15, le train s'ébranle vers Tours-Saint-Pierre.

L'équipe de conduite de la 141. R 678 se compose d'un mécanicien, d'un chauffeur et d'un chef de conduite. Ils viennent d'être reconvertis à la traction diesel, mais aujourd'hui ils ont échangé leur cravate contre l'illustre foulard à pois et le paquet de cigarettes contre la tabatière ! Tous regrettent cette bonne ambiance d'équipe, chère à la vapeur, même le jeune chauffeur qui, malgré la tempête de neige, se penche par la fenêtre, sans doute par « plaisir de gabarit ». (Cf. Le chemin de fer passion, par C. Lamming.) Il n'a pas connu l'époque héroïque des 140 et 141 Etat et le chef de conduite le conseille sur le maniement de la commande du stoker et du levier d'injecteurs !

Le mécanicien connaît bien la ligne. Il prend sa retraite dans quelques mois. La main droite sur la poignée du régulateur, il maintient sa machine à une vitesse variant de 50 à 70 km/h, malgré de fortes rafales de vent et le profil de la ligne. Au début de chaque rampe, la 141. R 791 fuel lâche quelques coups de son échappement. Près de Tours, dans un ancien triage, nous apercevons les masses rouillées de plusieurs vapeur , notamment deux 141. R, deux [3] 231 D et trois [3] 141 C.

Puis, dès l'entrée de Tours-Saint-Pierre, nous prenons les voies évitant la gare des voyageurs et nous nous arrêtons sur le faisceau de voies « d'attente » du triage afin de décrocher le train R.O. Puis, nous refoulons, en passant par la gare, avec notre $B^{10}t$ poussée par les deux 141 R. Devant le B.V. nous croisons le nouveau turbotrain X 4804 + 2 XR + X 4704, à l'heure actuelle en essai sur la région 4 entre Pau et Tarbes.

Durant ces manœuvres, notre mécanicien semble apprécier le servo-moteur de changement de marche ! Enfin, par l'appareil de voie n° 96, nous entrons dans le dépôt de Tours-Saint-Pierre. Un dernier adieu à nos deux braves 141. R, et nous entamons la visite de ce dépôt. De nombreux types de locomotives sont représentés.

a) Electriques : BB 300, la plupart recâblées venant de Bordeaux, Toulouse, ou affectées à Tours-Saint-Pierre ; 2D2 5400, ex-Etat, de Toulouse ; BB 1500 de Tours-Saint-Pierre ; BB 8500 des Aubrais ; 2D2 5500 de Toulouse ; BB 4600 de Bordeaux ; BB 8100 de Tours-Saint-Pierre ; CC 1100 de Tours ; CC 7100 de Paris S.O.

b) Diesel : BB 63 000, BB 67 300, BB 71 000 de Tours, BB 66 000 de Nantes, AIA-AIA 68 000 de Limoges.

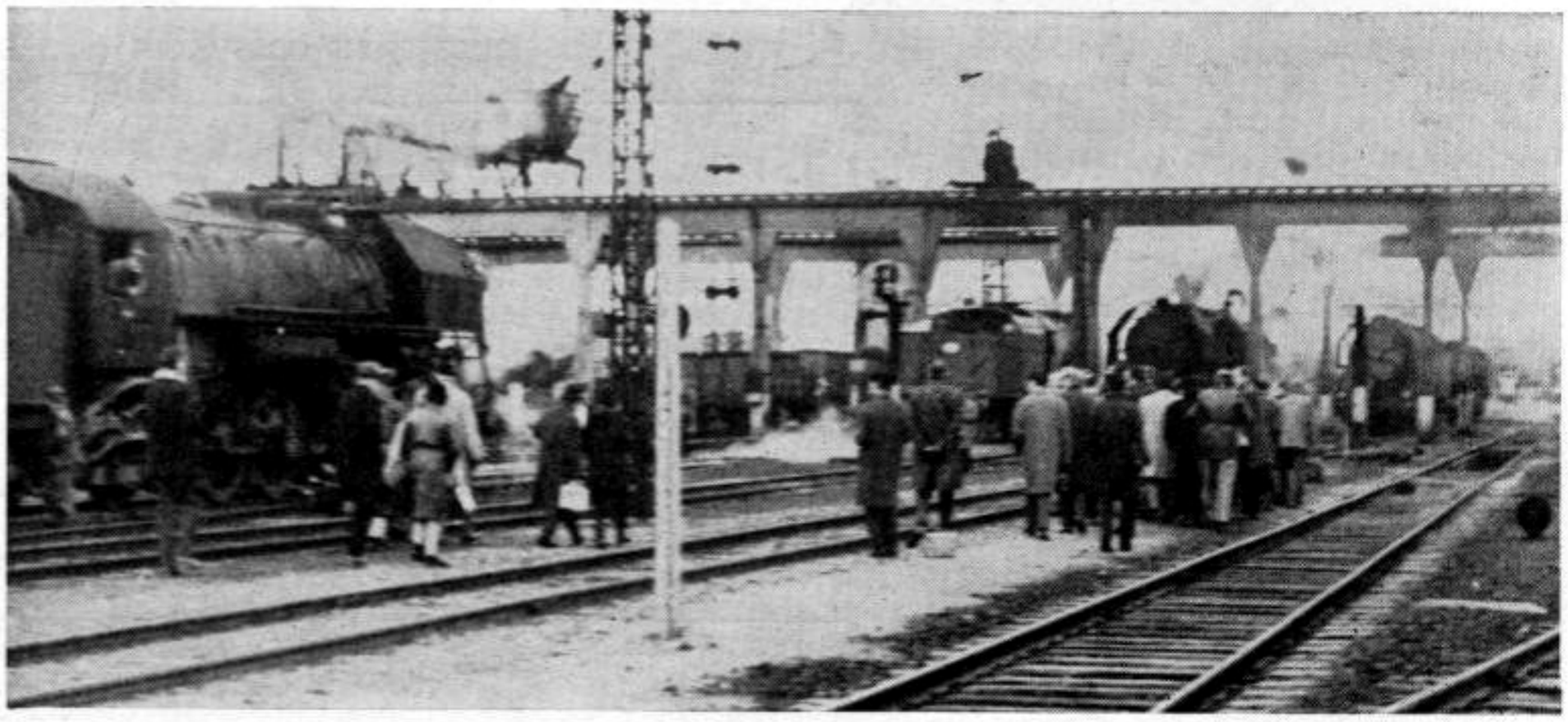
c) Autorails : 425 ch, 300 ch, ABJ de Tours-Saint-Pierre.

d) Automotrices : Z 4100 et 4300 « navettes », fourgons automoteurs Z 4200 ex-Midi, prêtés au service V.B. de Tours et qui font office de draisines !

Nous visitons également les différents ateliers, puis les voies de garage où nous trouvons pour la plus grande joie des amateurs les machines suivantes :

---

* Voir fiche documentaire **Loco-Revue** n° 291.



Mais les vrais passionnés ne se laissent pas influencer par le froid et les dernières 141-R encore chaudes ont fait une fois de plus le bonheur des vaporistes.

Clichés J. Lavie

Electriques : BB 1282 et BB 1288 Métadynes, 2D2 5112.

Vapeur : 141 R 103 de Thouars, 141 R 601 du Mans, [3] 140 C 302 de Nantes, [4] 231 G 232 et 246 de Tours (ex-PLM), tender 37 A 404 Nord, [6] 030 TU 68, longtemps garée à Nantes et qui a même été parfois utilisée au triage de Blottereau.

On nous explique, en fin de visite, le fonctionnement du dépôt et l'organigramme fonctionnel permettant une utilisation rationnelle des ateliers.

L'heure nous oblige à regagner Paris par l'express Tours-Paris à 21 h 15.

Ainsi se termine ce voyage qui nous a permis de voir, encore une fois, les dernières 141. R encore chaudes. Souhaitons longue vie à l'association « Tourisme et études ferroviaires », qui offre aux vrais amateurs la possibilité de réaliser d'aussi intéressants pèlerinages.

model shopping
Informations

Clichés Loco-Revue

O

POLA maxi

Nous venons de tester les premières références du train Pola Maxi en écartement O. D'emblée, nous pouvons dire que ce nouveau matériel est correctement traité. Son prix de vente le rend en outre compétitif, compte tenu de l'échelle, avec les productions équivalentes en HO ou en N.

Nous formulerons cependant quelques réserves légères au sujet de la 030 dont certains détails, moulés en plastique souple, nous ont paru d'une fragilité excessive : nous pensons particulièrement à la distribution, aux organes de traction, aux mains courantes et au sifflet. Bien entendu, l'amateur quelque peu bricoleur pourra toujours remédier à cet état de fait et superdétailler son modèle à l'aide de pièces métalliques. Une distribution et un embiellage métalli- doubleraient, à notre avis, la qualité esthétique de la machine.

C'est par son examen que nous allons d'ailleurs commencer.

Il s'agit d'une locomotive tender "Prusse" T3, type 030, série 89^{70-77} de la DB. Le modèle, immatriculé 897296, est prévu pour fonctionner sous 12 V courant continu en système à deux files de rail.

Ainsi que permettent de le vérifier nos tableaux en marge, l'échelle du 1/45 et les normes de roulement sont parfaitement

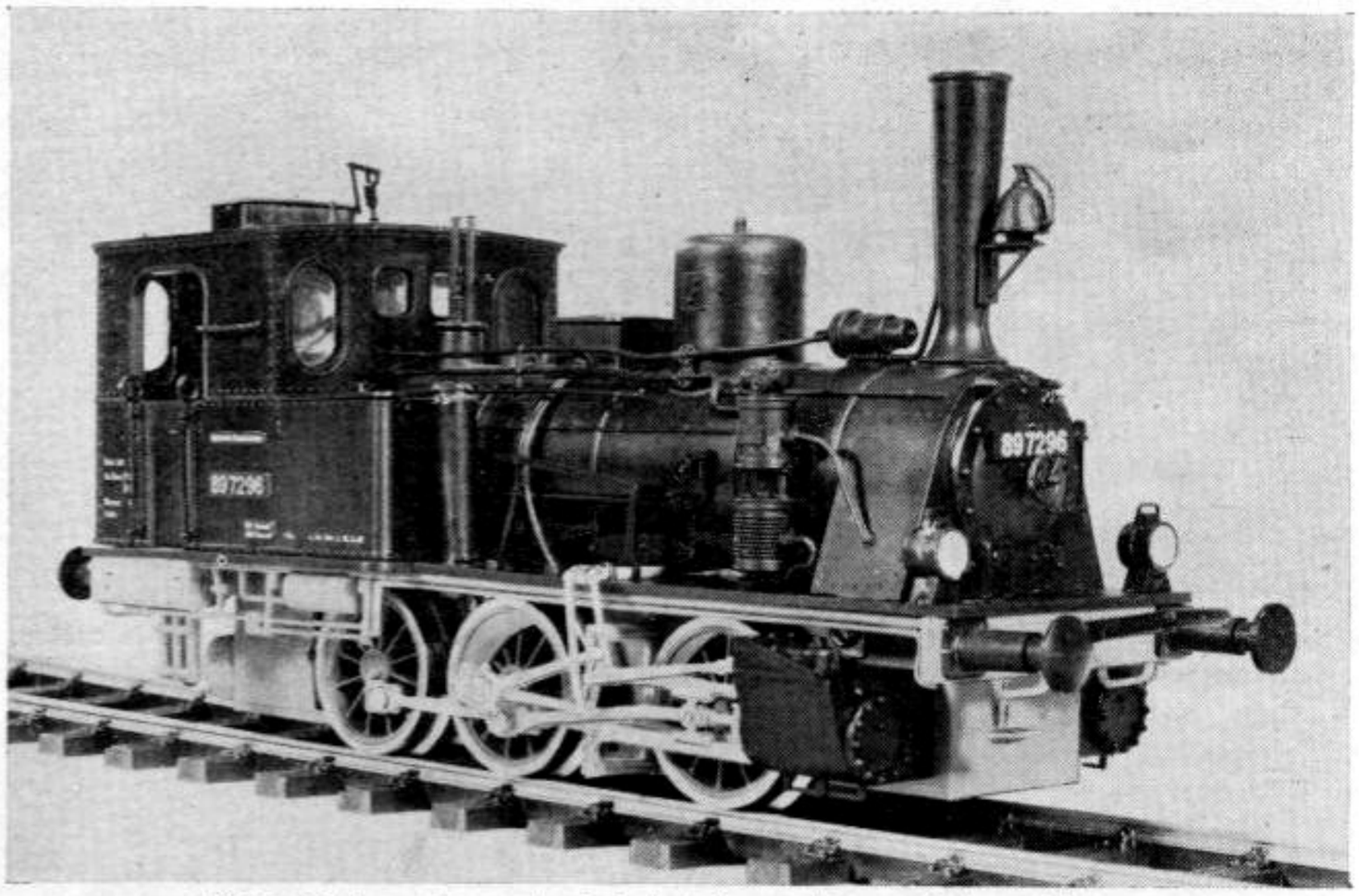


Photo nº 1 — L'aspect général de la machine est très satisfaisant

Notons que trois machines semblables, les 030-125, 130 et 134, ex A.L./Prusse T 3, ont été utilisées sur la région EST-SNCF (amorties vers 1954).

respectées, ce qui permet déjà d'envisager — au système d'attelage près — la compatibilité avec le matériel O-Rivarossi déjà présenté. Cette remarque nous amène à dire qu'il est regrettable que les constructeurs, désireux de relancer l'échelle O, ne se soient pas mis d'accord sur l'adoption d'un système d'attelage unique. Les erreurs commises au détriment de l'échelle HO n'ont donc servi à rien et nous retrouvons déjà, fourni par Pola, en sachet plastique, l'éternel "attelage de rechange" que l'amateur devra installer à la place de celui d'origine. N'aurait-il pas été plus simple de le monter directement pour éviter des complications et des frais supplémentaires à l'utilisateur ?

Mais revenons à la 030.

Elle est réalisée intégralement en plastique, à l'exception des axes, des bandages des roues et, bien entendu, du moteur. Quatre vis Parker tiennent la carrosserie assemblée au châssis, mais le démontage de